

twemaandelijks maritiem tijdschrift  
revue maritime bimestrielle

32<sup>e</sup> jaargang - nr. 209 - 32<sup>e</sup> année - n° 209

# NEPTUNUS



# LES BELGES DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE 1939-1945

HENRI ANRYS

Grande première dans le petit monde de l'édition du livre d'Histoire belge!  
La maison COLLET vient, en effet, de publier en édition de poche et à grand tirage, «les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de Henri ANRYS.



Ainsi, on peut espérer que le grand public belge pourra, pour la première fois et, surtout, pour une somme modique (130 frs), accéder à l'Histoire de tous ses marins - marchands, pêcheurs ou militaires - durant la dernière guerre.

«En 225 pages, nous confie Hervé GERARD, directeur de la Collection «Vécu par les Belges», Henri ANRYS nous fait revivre la grande épopée des marins qui, spontanément, mirent leur navire et leur expérience au service de leur pays, dès l'aube de la guerre, avant de rejoindre les rangs de la Flotte anglaise».

Il y fait, on peut le dire, une synthèse à la fois minutieuse, précise et anecdotique de l'action des marins belges entrecoupée de témoignages de vie puisés dans les publications de l'époque.

Tout y est abordé: Duinkerque, les chalutiers-navires de guerre, la section belge de la Royal Navy, les marins marchands, les canonnières DEMS,...

Nul doute que la large diffusion de cet ouvrage contribuera au prestige de la Marine et des marins belges!

«Les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de H. ANRYS est publié par les éditions COLLET et distribué à la Force Navale par les éd. Neptunus a.s.b.l. B.P. 17, 8400 Oostende.

**130,- F** (frais de port 25,- F)

Enkel door overschrijving / storing voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus  
Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.



# NEPTUNUS

## info marine

juli 1985  
juillet 1985

LID  
**fppb**  
MEMBRE

32<sup>e</sup> jaargang nr 1  
32<sup>e</sup> année no 1

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Direkteur van het tijdschrift  
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
R. De Meersman - M. Schotthey

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:  
**Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende**  
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389 et/en  
(059) 80 39 99

Ventes - Abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73  
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73  
300 F gewoon - normal  
500 F steun - soutien  
750 F ere - honneur

Raad van Beheer  
Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart  
Vice-président - Ondervoorzitter:  
R. Van Ransbeek

Secretaris - Secrétaire: Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs:  
E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, D. Van Parijs, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

## inhoud sommaire

de «belgica» anno 1984 door kapitein ter zee (r) m. verboven . . . . .	3
la «belgica» à la conquête du continent antarctique par j.m. de decker . . . . .	13
de r.m.t. in 1984 door h. rogie . . . . .	23
woorden uit de zeemanskist - over het geven van mistseinen door oppermeester j.-b. dreesen . . . . .	29
trop fort n'a jamais manqué... ou a bon entendeur salut! par saint bernard du spuikom . . . . .	31
radioscopie van de belgische zeevisserijvloot - evolutie tijdens 1984 door henri rogie . . . . .	39
info-marine . . . . .	43
info-reserve . . . . .	50



# VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE  
EN IN DECEMBER 1985... 202 JAAR!**



Dieselmotoren DEUTZ  
Reparaties aan alle motoren  
Scheepsherstellingen  
Dokwerken  
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :  
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten  
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

## VALCKE Frères n.v.

**IN BELGIE GEVESTIGD TE :**

**OOSTENDE**  
H. Baelskaai 3  
Tel. 059 / 70 35 33  
Telex 81426

**ANTWERPEN**  
Nassastraat 37  
Tel. 03 / 231 06 90  
Telex 31167

**ZEEBRUGGE**  
Tijdokstraat 26  
Tel. 050 / 54 41 79  
Telex 81951

**EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE**



# De «BELGICA» anno 1984

door Kapitein ter Zee (R) M. VERBOVEN

Een beperkte kring enthousiasten niet te na gesproken, konden onze landgenoten nooit veel belangstelling opbrengen voor oceanografisch onderzoek. Als zeldzame pieken op een verder eentonig leeg blad liggen de gebeurtenissen op dat gebied gespreid over onze nationale geschiedenis, en die uitschieters zijn dan nog toe te schrijven aan de hardnekkige inzet van enkelingen. Rond de eeuwwisseling kon alleen de overtuigingskracht, de volharding en de welbespraaktheid van een Adrien de Gerlache een budget lospeuteren voor zijn Zuidpoolexpeditie. Voor en na de tweede wereldoorlog probeerde professor Piccard als een geobsedeerde eenzaam zijn bathyscaaf in alsmare diepere oceaanputten te krijgen; doch het was in feite enkel omdat hij, een Zwitser, was verbonden aan de Brusselse Universiteit dat een stukje van zijn luister afstraalde op ons land. Einde 1963, na het geofysische jaar, kwam er eindelijk weer een expeditie naar het Zuidpoolgebied; een gecharterde Deense vrachtboot, de «MAGGA DAN», verzorgde de transits van de ploeg, die zowat anderhalf jaar op de ijskap verbleef. De latere sporadische expedities vielen veel beperkter uit en gebeurden nog uitsluitend in samenwerking met andere landen. Bovendien ging het tijdens deze poolexpedities dan nog maar ten dele om oceanografisch onderzoek. Blijft nog de exploratiereis van de «De Moor» in 1967 op het Grote Barrièrerif en daarmee is het lijstje ongeveer af. Er zijn ongetwijfeld nog andere noemenswaardige pogingen op oceanografisch gebied, doch alles bijeen blijft hun aantal beperkt, zoals witte merels in onze parken en tuinen. En, wat bij al de bovengenoemde prestaties opvallend is, het ging telkens om eenmalige pogingen, meestal zonder continuïteit; misschien was die wel terug te vinden in sommige onderzoekingscentra, maar dan op zo'n laag pitje en zo anoniem dat het niet opviel.

Na de tweede wereldoorlog is hierin wel geleidelijk verandering gekomen, in eerste instantie zeker omwille van de groeiende belangstelling voor de zee als energiebron, mineralenvoorraad en voedselreserve; doch ook ingevolge problemen die zich in zeeën en oceanen manifesteerden zoals pollutie met al haar gevolgen voor fauna en flora, en de overbevissing. Vooral in de zuidelijke Noordzee groeiden die moeilijkheden onrustwekkend, zodat in zekere zin kan worden gesteld dat de Belgische openbare instanties, daartoe aangepord door universiteiten, onderzoekscentra en de publieke opinie, zich noodgedwongen voor maritiem onderzoek moesten interesseren.

Voor het toezicht op de kwaliteit van het mariene milieu ontstond zo het BMM (Beheerseenheid van het Mathematische Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium) onder het ICC, de interdepartementale coördinatiecommissie terzake. De Zeemacht stelde een aantal aangepaste platformen ter beschikking, meer bepaald de «Mechelen» en een paar MSI's. Vanaf het begin beseften alle belang-

hebbenden de uitermate beperkte mogelijkheden van die schepen en ze werden dan ook beschouwd als een tussenoplossing, bij gebrek aan beter. Jarenlang nochtans hebben BMM, de betrokken universiteiten en onderzoekscentra vanop die platformen gewerkt. Het klachtendossier over die nogal geïmproviseerde manier om maritiem onderzoek te bedrijven groeide evenwel in die mate dat aan de smeebeden om een echt, heus, modern oceanografisch schip eindelijk gehoor is gegeven. Vandaag bestaat dat schip al, en het vaart onder de voor de hand liggende naam «Belgica».

## Jarenlange planning

De vaderlandse geplogenheden in acht genomen, bracht het ontwerpen van zo'n schip onvermijdelijk een aantal ontwikkelingen met zich. Er dienden zich namelijk twee gegadigden aan voor het onderzoek: het Ministerie voor Wetenschapsbeleid waaronder alle universitaire centra voor zeewetenschappelijk onderzoek ressorteren, en het Staatssekretariaat voor Volksgezondheid en Leefmilieu. Omdat noch het ministerie, noch het staatssekretariaat over zeevarend personeel beschikten, zochten en vonden ze de goedkoopste bemanning bij de Zeemacht. En zo werd het Ministerie van Landsverdediging de derde partner in het project.

De onderhandelingen tussen deze drie belanghebbenden leidde uiteindelijk tot de volgende overeenkomst: Wetenschapsbeleid zou zorgen voor de bouwfondsen, daarna zou Volksgezondheid en Leefmilieu het schip overnemen, en de Zeemacht zou het schip dan bemannen en onderhouden.

Intussen hadden de toekomstige gebruikers al ineengepuzzeld waarvoor ze dat nieuwe schip allemaal wilden gebruiken. Bovenaan het lijstje stond het toezicht op het zee-water en de zeebodem omwille van het altijd maar toenemende pollutiegoever. De deelnemende universiteiten en onderzoekscentra wilden zich bovendien verdiepen in de hydrografie, de fysische oceanografie en de marinemeteo. Bepaalde afdelingen vroegen ook om doorgedreven onderzoek van de visvangst en de kwaliteit van de gevangen producten. En tenslotte bleef er, gedeeltelijk aansluitend op het bovenstaande, de permanente zorg voor de uitbouw van het mathematische model van de Noordzee en het Schelde-estuarium.

Het lag voor de hand dat, buiten deze opdrachten van algemeen nut, het schip ook ter beschikking zou staan voor de meest diverse vormen van wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling op maritiem gebied.





Donderdagnamiddag 11 oktober 1984 had de doopplechtigheid van de BELGICA plaats te Oostende. Meter was Hare Majesteit Koningin Fabiola, op bovenstaande foto in gesprek met 1LZ COPS, Commandant van het schip.





Om al die voornemens te kunnen waarmaken, moest het schip worden uitgerust met een gamma toestellen voor staalname-kampagnes, het opmeten van meteogegevens en bathythermografische profielen, en het uitvoeren van hydrografische opnamen. Ook vroeg zo'n uitrusting om installaties voor het te water laten, het onderhouden en reparereren van zelfregistrerende stroommeters, automatische oceanografische en meteoboeien, en netten allerhande. Haarfijne apparatuur zou er aan boord nodig zijn voor de studie van de zeebewegingen, de biologische exploratie van het continentale plat, de meting van fysische, chemische en biologische parameters, en het toezicht op de sanitaire kwaliteit van ons kustwater. Ook het onderzoek in de visserijzones zou niet degelijk kunnen gebeuren zonder een aantal gesofistikeerde voorzieningen.

De gebruikers wilden een degelijk schip dat ongeveer 14 knopen moest kunnen lopen en waarvan de soepele voortstuwing robuust genoeg zou zijn om moeiteloos de langdurige belasting bij het slepen van netten en apparatuur aan te kunnen. Het operatiegebied zagen ze beperkt tot de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee.

Nu is het voor de opdrachtgevers al niet eenvoudig om vooraf precies te omschrijven wat ze allemaal van een te ontwerpen schip verwachten en wat ze er allemaal op en aan wensen. Voor de bouwer, in casu Boelwerf Temse, is het echter een nog grotere klus want die staat voor het probleem een dik bundel desiderata om te toveren tot een concreet, homogeen en vooral bruikbaar geheel. In dit specifieke geval kreeg de werf wel een steuntje in de rug omdat ze de bijna pasklare plans van een Duits opnemingschip kreeg voorgeschoven.

### En schip met alles er op en er aan

Een pracht van een scheepje is daaruit gegroeid, zowat vijftig meter lang en tien meter breed wat ongeveer overeenstemt met de afmetingen van een MHSO, hoewel meer dan vier meter diepgang dan toch weer een flink stuk meer is waardoor de waterverplaatsing van de «Belgica» (1197 ton) dan ook de helft groter uitvalt dan die van een MHSO. Het binnenschip geeft een gevoel van ruimte met zijn brede gangen, grote kajuiten en lokalen, kenmerkend voor koopvaardijbouw. De algemene indeling is weldoordacht zodat ze als vanzelfsprekend overkomt, of het precies allemaal zo moet zijn en echt niet anders kan.

Onder het brugdek liggen uitsluitend hutten. Afgezien van een paar boordmagazijnen, het kombuis en de mess onderofficieren, wordt het hoofddek inclusief het open achterdek volledig ingenomen en door wetenschappelijke lokalen, laboratoria en aanverwante uitrusting. Op dek twee zijn er nog een aantal hutten voorzien, voor en achter ingebed tussen de magazijnen, koelkamers, werkplaatsen en voortstuwingsinstallatie van het technische departement. Zoals gebruikelijk is het onderste dek een voortzetting van de machinekamer en is de rest gebruikt voor diverse tanks. Het geheel van de accommodatie geeft logement aan een staf en bemanning van vijftien personen (kommandant, eerste officier, drie onderofficieren en tien eerste matrozen en matrozen) en twaalf wetenschapsmensen. De hutten, de verblijven, de laboratoria en het stuurhuis genieten van een weldadige luchtbehandeling en het geluidsniveau is daar overal beneden de 60 dBA gehouden.

De brug is onwaarschijnlijk ruim met rondom onbeperkt zicht door brede ramen. Door de geaderde lichtbruine houtbeschietsing doet het lokaal gezellig, bijna huiselijk aan. Vooraan, over zowat de hele breedte van het stuurhuis, staat een horizontaal bedieningspaneel, een vertrouwd beeld op alle moderne schepen. Daarop zitten de bedieningsapparatuur, de wijzerplaten, de digitale weergave en de interne verbindingen die nodig zijn voor het roerlopen

(handbesturing en automatische piloot) en voor de afstandsbediening van de voortstuwing. Het schip is rijkelijk bedacht met navigatietoestellen: een Decca true motion-radar, een DEBEG-gonio, het klassieke gyrokompas, een Toran PH, een navigator SHIPMATE RS 4000 met directe digitale positieaanduiding op basis van decca navigatie, een RAYTHEON-doppler log, een ATLAS echolood op twee frekwenties en een HEWLETT PACKARD trek- en kaartplotter. Met uitzondering van de radar en de gonio, zijn al die toestellen verbonden met de DAPCOS-computer waarop later uitgebreid wordt teruggekomen.

Ten behoeve van het wetenschappelijke gedeelte zijn er op de brug, achteraan aan stuurboord, een aantal bijkomende snuffes geïnstalleerd: voor de visserij, een FURONO-echolood, een dito kleurenecholood met mogelijkheid tot beeldopname op magnetische band, en een FURONO-kleurensodar. Ook achteraan, met uitzicht op het achterdek, is een post ondergebracht voor de afstandsbediening van de vislieren en de netsondelier, met vlakbij een ELAC NES-4-netsonde met temperatuur-aanduiding. Voor de weerkundige afdeling staat een automatische FRIEDRICH meteocentrale ter beschikking, die ook is aangesloten op de DAPCOS. En vermits de «Belgica» vanzelfsprekend een meteoschip is, kreeg het een vaste meteorologische installatie van de Regie der Luchtwezen.

Aan bakboord aansluitend op het stuurhuis kom je in het lokaal voor bandopnemers, een nogal misleidende naam, want de tafels zijn geschikt voor meet- en registratietoestellen van dieptepeilingen, seismografische waarnemingen, side scan sonar e.d.

De radiohut, een dek lager, is naar Zeemachtnormen nogal karig bedeed: een MHF/HF R.T. zender-ontvanger, twee VHF zenders ontvangers een automatische alarmontvanger (allemaal DEBEG), een Telex-omvormer, én een HELL-FAX weerkaart-ontvanger, wat die karige indruk dan weer voor een stukje afvlakt. Ter aanvulling zou er mettertijd een UHF bijkomen.

De voortstuwing is een samenstelling van bekende installaties en nieuwe geluiden. Een ABC-dieselmotor met een vermogen van ongeveer 1570 PK zorgt voor de hoofdpropulsie. Via een reductiekast verzekert hij een nominale omwentelingssnelheid van 360 toeren/minuut aan één KAMEWA-schroef met regelbare snelheid, wat dan goed is voor een maximum snelheid van 13,5 knopen. Bij onderwatelopnamen moeten eigen scheepsgeluiden evenwel maximaal worden onderdrukt. Omdat zo iets voor een dieselmotor praktisch onuitvoerbaar is, kreeg het schip een bijkomende elektrische voortstuwing voor lage vaart. De bewuste elektrische motor van 82 KW, aangedreven door een hoofdgenerator, kan op de schroefas worden gekoppeld, vanzelfsprekend na het voorafgaandelijk loskoppelen van de hoofdmotor.

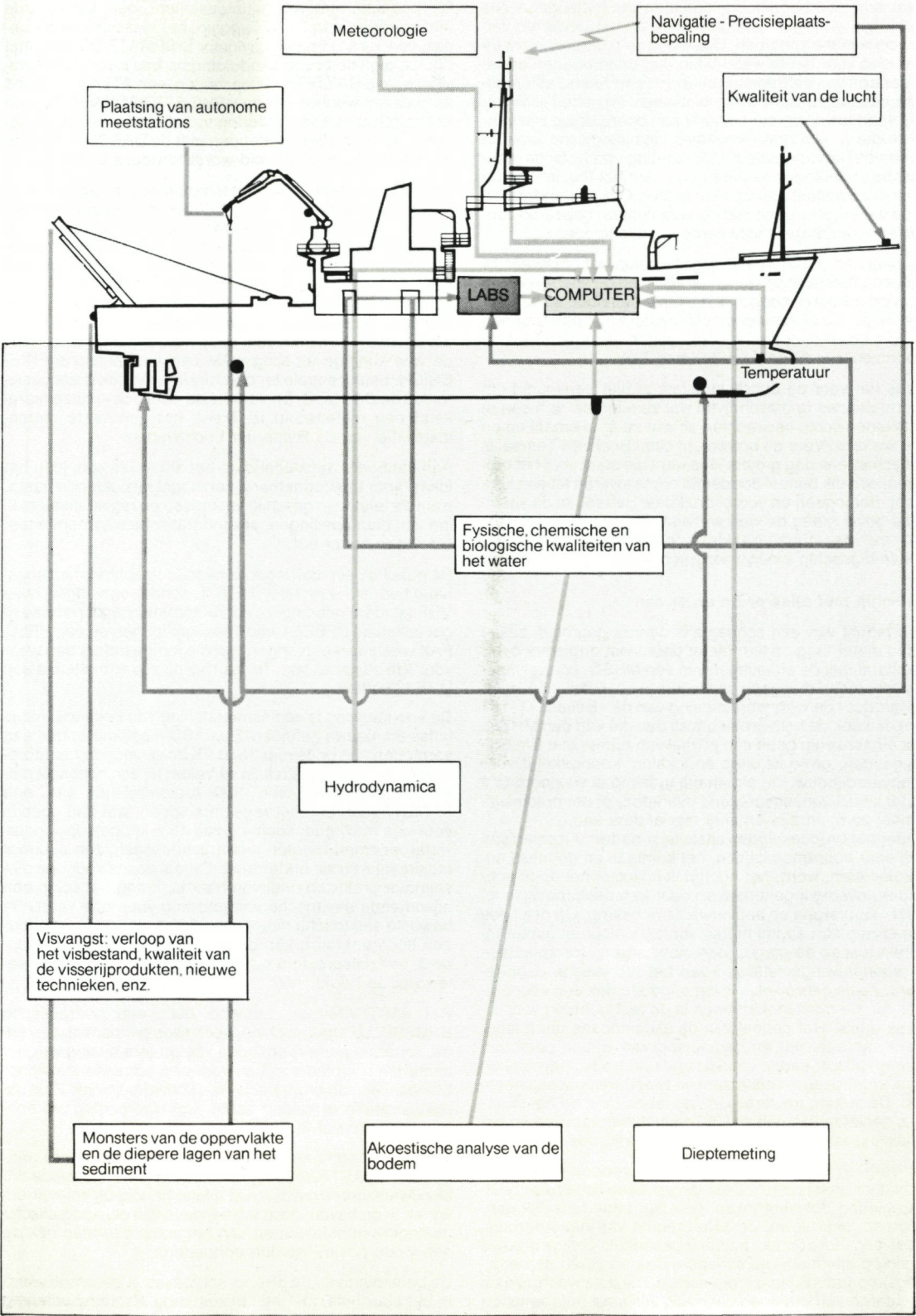
Het JASTRAM-roer, bediend door een hydraulische BRUSSELLE-stuurmachine, heeft twee permanent werkende, scharnierende roerbladen; de grotere uitslag van het achterste roerblad zorgt zo voor een verrassende wendbaarheid en een onwaarschijnlijk korte draaicirkel. Zo'n samengesteld roer keldert echter wel elke poging om achteruit te varen of te manoeuvreren.

Ter aanvulling kreeg de «Belgica» nog hydraulisch aangedreven JASTRAM boeg- en hekschroeven toebedeeld. Die dwarsschroeven zijn niet alleen handig bij het manoeuvreren in de haven, doch ten behoeve van oceanografische metingen en staalnamen kan het schip daarmee ook op een vaste positie worden gehouden.

De bediening van de diverse schroeven is gecentraliseerd in het stuurhuis, met een bijkomende afstandsbediening



Uitrusting ontworpen voor polyvalente opdrachten





voor de dwarsschroeven op de brugvleugels. Een volautomatisch systeem laat ook toe, de controles en alarmseinen van de machinekamer door te geven naar de brug.

Twee hoofdgeneratoren van elk 325 KVA, een havengenerator van 125 KVA en een verplaatsbare generator van 7KVA zorgen voor het noodzakelijke energiepakket. Ze zijn verend opgesteld zodat merkbaar minder trillingen naar de romp worden overgebracht. Voor eigen huishoudelijk gebruik volstaat één netspanning van 220 V-één fase, met een uitzonderlijke afwijking op drie fazen. Op een schip ligt dat echter niet zo eenvoudig en de «Belgica» maakt daarop geen uitzondering: er zijn 440V en 220V wisselstroom en 24V gelijkstroom ter beschikking; voor de 220V is er dan niet enkel een opdeling in één en drie fazen nodig, doch een statische omvormer moet ook nog zorgen dat er zowel 60 Hz als 50 Hz uit komt.

Als bijkomende energiebron kreeg het schip bovendien een REXROTH hydraulische centrale; de dwarsvoortstuwing werkt immers hydraulisch en zoals later zal blijken, worden ook een hele reeks lieren op die manier aangedreven.

Het technisch departement wordt tenslotte geruggesteund door gelijkij uitgeruste werkplaatsen mechanica en elektriciteit.

### De hoofdzaak: oceanografisch onderzoek

Nu is het hartverwarmend en erg aangenaam om als gebruiker zo'n schip onder te voeten te hebben, maar in feite is het bedoeld voor wetenschappelijk onderzoek en daarom is heel dat vooruitstrevende platform dan ook gebouwd.

Hierboven kwamen de twee aktivitetszones in het stuurhuis al ter sprake. Op het buitendek achter de brug is er bovendien plaats ingeruimd voor twee container-laboratoria met geïnstalleerde werktafels, die kunnen aangesloten worden op water, elektriciteit en perslucht. In alle werktafels voor wetenschappelijk onderzoek zitten met metaalstrippen afgezette gleuven voor het zeevast zetten van de gebruikte instrumenten.

Op het hoofddek beschikt de «Belgica» over zeven laboratoria met dezelfde basisvoorzieningen als de bovengenoemde containers, hoewel ze meestal ook kardantafels hebben. Aan bakboord, met toegang tot het achterdek, ligt het labo voor visserij met een rechtstreekse afvoerbuus voor gemerkte vis. Er staat ook een grote vistank met zeewatercirculatie, momenteel nog zonder tussenschotten waardoor het water soms nogal klotst zodat de vaakkleurige vissen er zeeziek in rondrijven. Meer naar voren, aan dezelfde zij, een mikrobiologielabo met twee kardantafels, een luchtverversingskast, twee broedstoven en een oven. Tussen de visserij en de mikrobiologie zit er een ruimgemeeten vrieskamer van acht kubieke meter en een iets kleinere koelruimte. Naast de mikrobiologen kunnen de chemici terecht; vooral een automatische keten voor de analyse van nutriënten in zeewater is in dat lokaal de blikvanger. Vooraan aan stuurboord heeft de wetenschappelijke ploeg een fotolaboratorium en naar achteren toe ligt er nog een labo voor biologie. En, ook weer uitgendend op het achterdek, een nat laboratorium met koelkast, diepvries, wandbevestiging voor staalnameflessen, het zuiveringsapparaat voor zoetwater en een autoklaaf, zijnde een grote wetenschappelijke snelkookpan.

Op het lage achterdek staat de infrastructuur waarmee de diverse labo's het te onderzoeken materiaal uit zee halen. Wat meteen in het oog springt, is het hoge kantelbare achterportiek nabij de spiegel. Daarbij horen de nettrammel en de nestondelier op dek 01 en twee vislieren op het achterdek. Net en scheerborden kunnen zo veilig worden aan-

geslagen op de binnenboord gekantelde bok om alles daarna moeiteloos en vrij van de achterspiegel te vieren. Aanwijzers in het stuurhuis geven doorlopend een idee van de uitgeoefende trekkracht en van de uitgevierde kabellengten. Ook de tonnenzware gripper voor het nemen van omvangrijke bodemstalen wordt op het achterportiek aangeslagen.

Tegen de achterkant van de bovenbouw, op een hoge buis zodat er een vrij uitzicht is over heel het achterdek, staat een teleskopische hijskraan met een werkvermogen van acht ton; met een uitgezwaaide arm van twaalf meter is ze nog altijd goed voor bijna drie ton. Aan stuurboordzijde, onder de insprong van dek 01, zijn een kantelbaar portiekje en davit voor hydrologische waarnemingen opgesteld, allebei met bedieningslieren op het bovenliggende dek. Beide installaties hebben een meetkatrol en onder de davit hangt een uitklapbaar werkplatformpje.

Om het dan helemaal af te ronden: op het voordek kan een soort boegspriet een vijftal meter vóór de voorstevan worden uitgeschoven om lucht- en waterstalen te nemen die vrij zijn van de bevuilende scheepsinval. En op dek 01 ligt een pneumatische werkboot, type zodiac, uitgerust met een buitenboordmotor van 40 PK.

### Bijzondere inrichtingen:

Een opnemingschip vraagt om een paar specifieke voorzorgen waartoe doorsnee schepen zich zelden geroepen voelen. Zo gebeurt het lozen van afvalwater enkel aan bakboord opdat het nemen van stalen aan stuurboord in een onaangetast milieu zou kunnen gebeuren. Bovendien kan desgewenst het afvalwater twee dagen lang worden opgevangen in een daartoe ingebouwde tank. En om de labo's te bevoorraden met zuiver zeewater - of wat daarvoor in onze kotreien moet doorgaan - wordt het aangezogen via een inlaat in de boeg, ongeveer twee vadem onder de waterlijn, en via buizen, kleppen en pompen in roestvrij staal en PVC tot aan de gewenste kraantjes gebracht.

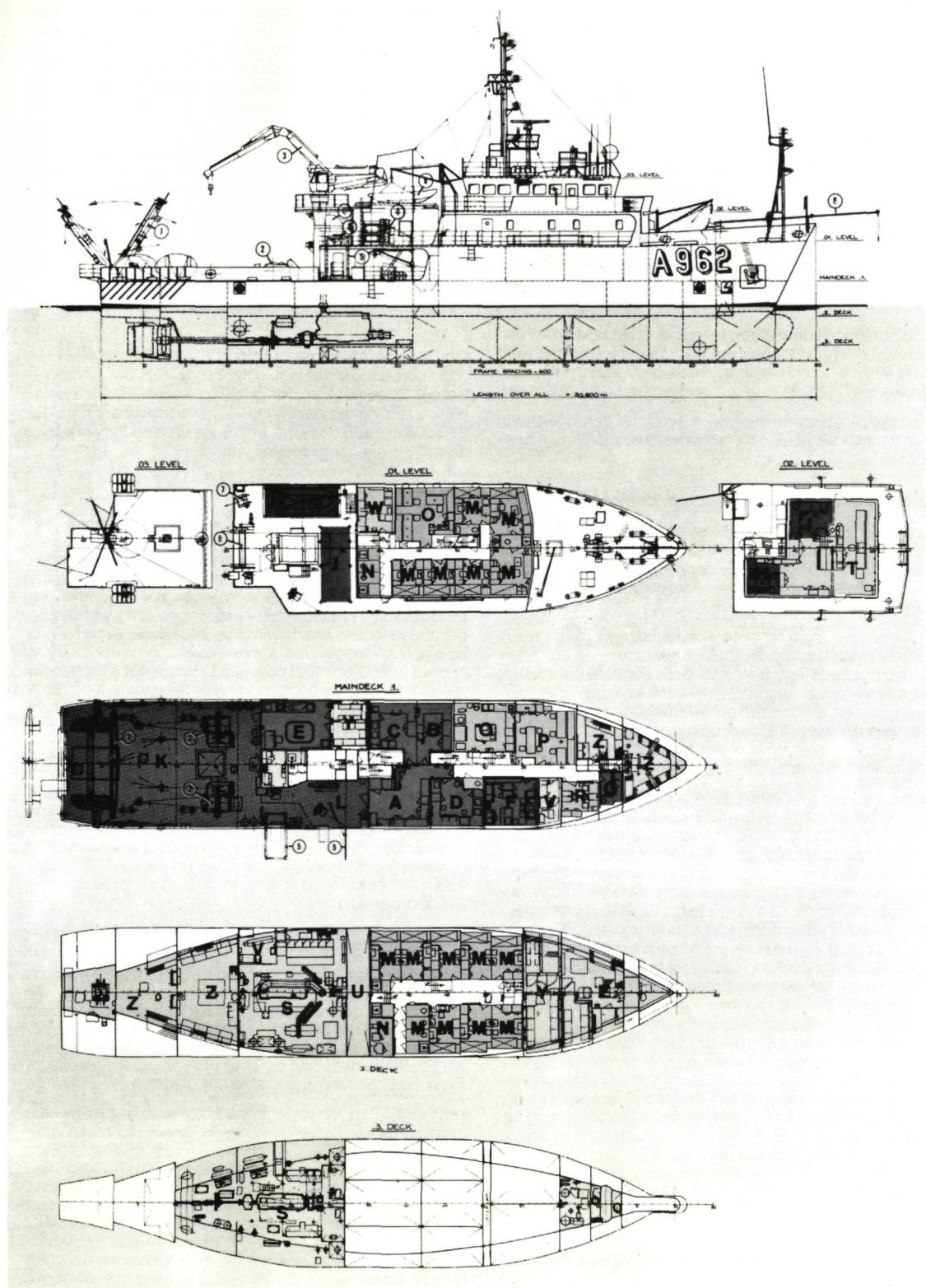
Een slingerend schip is nooit prettig, doch het is nefast voor ongeoevende wetenschapsmensen en voor de vereiste serene werkomstandigheden. Een passieve slingertank met een inhoud van tien ton water verhelpt grotendeels aan dat ongemak voor zover wind en zee binnen bepaalde perken blijven, want daartegen is geen enkel kruid gewassen. Ook is er een proefinstallatie ingebouwd om d.m.v. filters drinkwater uit zeewater te halen; de omzet zou goed zijn voor tien ton per dag.

### DAPCOS-computer

In het overzicht van de labo's op het hoofddek is het computerlokaal naast het biologielabo, opzettelijk niet vermeld. Het data verwervings- en verwerkingssysteem, kortweg het DAPCOS, dat erin is ondergebracht, zit met zijn voelsprietten evenwel in te veel apparaten en toestellen doorheen het schip om over dat computergedeelte zo maar met een verwijzing heen te glijden.

Het DAPCOS doet wat tegenwoordig van elke zinnige computer wordt verwacht: hij verwerkt automatisch alle meetgegevens van de instrumenten waaraan hij vasthangt; na voorverwerking kan hij die informatie grafisch voorstellen, ze op meterslange verlanglijstjes weergeven, ze opslaan en ze desgevraagd analyseren. De «data acquisition software» van het DAPCOS komt van HEWLETT PACKARD, en voor de «data processing software» zorgde PARAMIN. Vroeger is er al op gewezen dat er een hele trits inlichtingen vanuit sensoren in het stuurhuis naar de computer vloeien: de Shipmate RS 4000 of de Toran spelen doorlopend de positie door, de doppler log en het echolood geven vaart en diepte, de trek- en kaartplotter prent de ge-





VOOR BESCHRIJVING ZIE BLZ. 9 ONDERAAN.



volgde treks in het computergeheugen en de Friedrich-meteocentrale giet het vol met variaties in luchtdruk, temperatuur, vochtigheidsgraad, windsnelheid en richting.

Via het natte labo stuurt de automatische Plessey-sonde alle waarnemingen over geleidbaarheid, temperatuur, pH, opgeloste zuurstof van en in het zeewater vanop de gewenste diepte naar het DAPCOS, en houdt de PARTECH turbidimeter hem op de hoogte van alle gegevens over onzuiverheden in de waterstalen.

Met behulp van terminals in het komputerlokaal, op de brug en in het labo naar keuze, kan iedereen bovendien alle wetenschappelijke informatie invoeren die hij kwijt wil, en op beeldschermen in dezelfde kompartimenten krijgt hij data over het aan gang zijnde programma geprojecteerd. In het komputerlokaal moet dan telkens wel het gewenste programma-overzicht worden ingevoerd.

Een grafisch subsysteem werkt grafieken uit van geselecteerde parameters met gebruikmaking van pasverworven of opgeslagen data; de evolutie van parameters kan dan worden getekend in functie van de tijd, de diepte, e.d. op een grafisch beeldscherm, de plotter of de regeldrukker. Ook is de mogelijkheid voorzien om vaarroutes weer te geven op basis van vroegere en huidige data, en om de karakteristieken van een kustlijn uit te tekenen.

Over heel het schip zitten de tentakels van de DAPCOS vast aan sensoren, dan en nacht druk bezig met het vergaren van informatie, met ze te analyseren, te schrijven, voor te stellen. Een onmisbare robot in het moderne wetenschappelijke onderzoek.

En zo komt heel de «Belgica» over: doelgericht en weloverwogen gepland, modern uitgerust en gebouwd, een opnemingschip van deze tijd.

### Meteen aan de slag

Het schip kwam in de vaart op 5 juli 1984. En, alsof de duivel ermee gemoeid was, op 27 augustus zank de «Mont Louis» een tiental mijlen buiten de Belgische kust. Twee maanden lang bleef de «Belgica» toen zowat permanent in de omgeving van die tijdbom, terwijl ze doorlopend stalen nam om mogelijke water- en luchtpollutie op te sporen en onvoorzichtige nieuwsgierigen uit de buurt te houden. Pas begin oktober, nadat het laatste vat hexafluoride was geborgen en het gevaar voor contaminatie definitief was afgewend, liet het schip de «Mont Louis» los. Een paar dagen later, op 11 oktober 1984, kreeg het dan eindelijk zijn officiële doop door koningin Fabiola.

Afgezien van de invaarperiode en de voorziene waarborg, schept het in de vaart komen van een schip doorgaans geen onoverzichtelijke moeilijkheden. De problemen liggen nochtans wel iets nadrukkelijker als twee ministeries en een staatssekretariaat een vinger in de pap hebben bij de toekomstige uitbating ervan. Daarom werd einde juli 1984 door de drie vruchtgebruikers de al lang voorbereide konventie getekend die nauwkeurig het toegewezen deel van elke erfgenaam omschrijft.

### De konventie tussen de drie partners

Ingevolge die overeenkomst stelde de minister voor Wetenschapsbeleid het schip na afbouw ter beschikking van de BMM ter uitvoering van haar opdrachten en dus voor de organisatie van de oceanografische campagnes; dit organisme is toegevoegd aan het departement van Volksgezondheid en Leefmilieu waarvan het schip derhalve de facto uiteindelijk afhangt. De BMM beschikte vroeger al over een centrum voor de verwerking van oceanografische gegevens (CADO), ondergebracht in EGUERMIN bij de afdeling Studie en Onderzoek (DER), en dat blijft ongewijzigd.

Het departement van Volksgezondheid en Leefmilieu trouwde de «Belgica» ter uitrusting en registratie toe aan de Zeemacht, omdat er onder meer opvallende voordelen en voorrechten zijn verbonden aan het varen onder ZM-vlag, zoals beperkte personeelsbezetting en erg lage verzekeringspremies. Daardoor zal het schip in de toekomst dan ook worden beheerd, onderhouden en uitgebaat volgens de werkwijze die eigen is aan de Zeemacht.

De inbreng van de Zeemacht in het project is daardoor ook vrij omvangrijk. Ze levert de staf en de bemanning voor de «Belgica» en ze staat in voor het levensonderhoud van het ingescheepte personeel. Het onderhoud en de herstellingen zijn afgestemd op haar logistieke en follow-up voorschriften.

Het schip maakt gebruik van alle ZM-faciliteiten inzake bevoorradings- en brandstof, onderhoudsprodukten, onderdelen, materieel, havenvoorzieningen in binnen- en buitenland, en verbindingdienst; kortweg, het wordt in alles en nog wat gerund als een ZM-schip met bovenop een reeks dienstverleningen aan de wetenschappelijke ploeg. Omwille van de nogal beperkte personeelsbezetting en ook wel om minder aangename gevolgen van de alombekende ZM-obsessie voor pijnlijk zuivere lokalen te ondervangen, is overeengekomen dat de wetenschappelijke ploeg instaat voor het opruimen en onderhoud van de labo's en de wetenschapslokalen.

#### DEK

1. Kantelbaar portiek
2. Hoofdlieren
3. Telescopische plooibare kraan
4. Hydrologische lieren
5. Portiek en davit voor hydrologie
6. Intrekbare giek
7. Netsondelier
8. Nettenlier
9. Werkboot

#### WETENSCHAPPELIJKE LOKALEN & LABO

- A. Nat laboratorium
- B. Labo voor scheikunde
- C. Labo voor microbiologie
- D. Labo voor biologie
- E. Labo voor visserij
- F. Lokaal voor computer
- G. Labo voor fotografie
- H. Centrum voor visserijcontrole en- besturing
- I. Lokaal voor bandopnemers
- J. Labo container

#### WERKDEKKEN

- K. Achterdek: visserij, zware monsters
- L. Zijdek: lichte monsters

#### WOONPLAATSEN

- M. Hutten
- N. Sanitaire lokalen
- O. Mess voor officieren & wetenschappers
- P. Mess voor onderofficieren & bemanning
- Q. Keuken
- R. Sekretariaat

#### TECHNISCH DEPARTEMENT, WERKPLAATSEN, MAGAZIJNEN, KOELKAMERS

- S. Machinekamer
- T. Brug
- U. Stabilisatietank
- V. Werkplaatsen
- W. Radiokamer
- X. Duikerslokaal
- Y. Koelkamer
- Z. Magazijnen



Om het gemeenschappelijke leven aan boord in goede banen te leiden, staken BMM, de Dienst voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid en de Zeemacht de hoofden bijeen en werkten het voorgeschreven boordreglement uit. Dat bevat in synthese de boordvoorschriften toepasselijk op alle ZM-schepen en belicht uitgebreid in hoeverre het ingeschepte burgerpersoneel daarbij betrokken is. Het definieert ook welke kompartimenten aan de wetenschapsploeg zijn toegewezen en geeft concrete richtlijnen i.v.m. de veiligheid aan boord in de meest brede zin, het beheer van wetenschappelijk materieel, de organisatie van de hulpverlening bij ongevallen en de praktische voorbereiding van de diverse campagnes. En, wat niet hoeft te verwonderen, doorheen de konventie wordt meermalen duidelijk benadrukt dat de kommandant andermaal het laatste beslissende woord heeft.

Het uitwerken van de jaarlijkse planning der campagnes is toevertrouwd aan de Interdepartementale Koördinatiekommissie van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium, afgekort ICC, waarbij wel duidelijk wordt gesteld dat de opdrachten van de BMM prioritair zijn.

Verder komt de inbedding van het CADO in EGUERMIN nog aan bod, en wie de kosten vereffent die voortvloeien uit de medewerking van de Zeemacht - in casu het staatssekretariaat voor Volksgezondheid en Leefmilieu-. Om te besluiten, iets ongewoons voor een Zeemachtschip: de «Belgica» is gedekt door een «CASCO Hull and Machinery»-verzekering en een «Protection and Indemnity»-verzekering, afgesloten door de minister van Wetenschapsbeleid.

Deze grepen uit de bewuste konventie zijn alles behalve volledig, doch ze geven wel een indruk van de problemen die zich kunnen voordoen als drie belanghebbenden groepen zijn om samen te werken op één platform, en hoe die moeilijkheden ondervangen worden.

## Jaarprogramma

Zoals opgelegd, stelde de ICC in 1984 het programma van de campagne Belgica 1985 op. De grootste hap gaat naar het toezicht op de kwaliteit van het mariene milieu vóór onze kust en in de Scheldemonding, iets wat de BMM nauw aan het hart ligt en waarvan deze dienst permanent wil op de hoogte gehouden worden. Een aantal universiteiten (VUB, ULB, KUL, ULA, ULG) en het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen hebben ook ingeschreven voor studies van het mariene ecosysteem, van de lucht-zee-wisselwerkingen en van de landaanvoer. Tijdens drie van de vier weken die uitgetrokken zijn voor onderzoek van de zeebodem, wil de afdeling Aard- en Delfstofkunde van de RUG zich verdiepen in de morfodynamiek, de karakteristieken van de sedimenten en de topografische veranderingen. De vierde week doet het KMI magnetometrische opnamen en zet de RUG (weer aardkunde) zich aan de seismische kartografie van het Belgische continentale plat.

Tussenin krijgt de Rijksdienst voor Zeevisserij een vijftal weken toebedeeld voor onderzoeks- en meetcampagnes inzake visserij. En het ministerie voor Openbare Werken heeft ook een paar dagen gevraagd om de hydrodynamische karakteristieken rond de nieuwe haven van Zeebrugge te bepalen.

Gedurende heel de tijd blijft de «Belgica» met voorrang beschikbaar bij pollutiebedreiging vóór onze kust; het schip breekt in zo'n geval de lopende campagne af en wordt meteen in de betrokken zone ingezet.

Een en ander heeft tot gevolg dat de «Belgica» veel bui-

tengaats is, praktisch elke week van maandag tot vrijdag. Die werkdagen zijn bovendien zelden afgestemd op het rythme en de duur zoals die aan wal gebruikelijk zijn. Daarbij komt nog dat het leeuwedeel van het onderzoek is toegespitst op het nogal monotone gedeelte van de zuidelijke Noordzee. De bezoeken aan buitenlandse havens in 1985 zijn dan ook even schaars als oases in de Sahara: twee dagen in het Noorse Bergen tijdens een drieweekse campagne, één dagje te Den Helder en hetzelfde in Cork ter gelegenheid van het visserijonderzoek. Ook de weersomstandigheden moeten al behoorlijk oplopen eer het schip tot afwachting bijdraaien of tot binnenlopen wordt gedwongen. Tot ongeveer zeegang vijf ondervinden de werkzaamheden praktisch geen hinder; enkel de bediening van het zware materieel kan al wel in 't gedrang komen. En het moet al oplopen tot windkracht acht eer alle wetenschappelijke activiteiten op een laag pitje geraken.

Met de «Belgica» is ons land eindelijk aan een platform toe waarmee wetenschappelijk zeeonderzoek op een modern verantwoorde manier kan gebeuren. Vanuit de universiteiten en instellingen is een overvloed en een variëteit aan te bestuderen thema's losgekomen. Zoiets heeft onvermijdelijk een sneeuwbal effect en het is dan ook te verwachten dat de «Belgica» binnen afzienbare tijd voor het probleem zal staan dat een jaar te weinig dagen telt.

## THEMA'S VAN DE KAMPAGNES OP DE «BELGICA»: LABORATORIUM OF INSTELLING.

Basislijn van zware metalen en organische contaminaten in de vissen (Programma ICES):  
R.v.Z.

Dynamiek van de benthische populaties:  
RUG-(Mor.Sys)

Gedetailleerde studie van de structuur van de oppervlakkige sedimentlaag:  
KUL (Geo.Sed.)

Evaluatie van de effecten van lozingen van industriële afvalstoffen in zee en van zandexploitatie:  
R.v.Z.

Dynamiek van fosfor in de mariene kust estuaria milieus:  
ULB (enviro)

Globale studie van de functies van het mariene ecosysteem:  
VUB (Ekol) ULG (mariene biologie), ULG (Oceano), ULB (Enviro), VUB (Ansc)

Studie van de interstitiële benthische fauna:  
KBIN (Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen)

Gedetailleerde studie van de Holocene sedimenten voor de Belgische kust:  
KBIN

Effecten van de storting vanaf land van nutriënten op de Primaire Productie:  
ULB (enviro)

Studie van de contaminatie aan radioactiviteit bij vissen in de Ierse Zee en in de Liverpool Baai:  
R.v.Z. (Kijkstation voor zeevisserij)

Magnetometrische metingen (proefkampagne):  
KMI (Koninklijke Meteorologisch Instituut)

Het merken van vissen:  
R.v.Z.

Geochemie van zware metalen in suspensie en in sedimenten:  
VUB (ansc), ULG (oceano)



LUCHT-ZEE wisselwerkingen en karakteristieken van aerosols:

VUB (ansc)  
UIA

Kinetiek van de stikstofkontaminatie door fytoplankton:  
VUB (ansc)

Gedrag van fosfor in recente estuarium- en mariene kust-sedimenten:  
ULB (enviro)

Seismische kartografie van het Belgisch kontinentaal plat:  
RUG (Aardkunde)

Granulometrische samenstelling van sedimenten:  
KUL (Geomorf. Sedim)

Studie van de morfodynamiek en van de karakteristieken van sedimenten:  
RUG (Fysische aardrijkskunde bodemstudie)

Studie van de hydrodynamische karakteristieken rond Zee-brugge:  
MOW

Nationaal toezichtsprogramma van de kwaliteit van het mariene milieu:  
BMM

Biologische toestand van vissen, pathologieën:  
R.v.Z.

Technologische studie van de vismogelijkheden:  
R.v.Z.

Studie van de topografische veranderingen:  
RUG (Fysische aardrijkskunde bodemstudie)

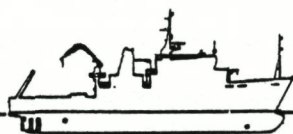
#### LIJST VAN DE BESCHIKBARE WETENSCHAPPELIJKE UTRUSTINGEN AAN BOORD.

- a) — Apparaat «MILLIPORE MILLI R/O» voor het zuiveren van water, dat water levert van bigedistilleerde kwaliteit;
- b) — Autoklaaf «LEGUEUX» capaciteit 55 l;

- c) — 2 Broedmachines «HERAEUS BK 500» capaciteit 220 l; temperatuur 3° C à 35°C;
- d) — Oven «MEMMERT U50» capaciteit 240 l, temperatuur 3° C à 35° C.
- e) — 2 installaties voor filtratie op membraanfilters «MILLIPORE» capaciteit 3 filters van 47 mm op Pyrex steunsel en 12 filters van 24 mm op polypropyleen steun met vergaarbak;
- f) — Centrifuge «HERAEUS LABOFUGE I» capaciteit 4 x 100 ml à 4400 t./min;
- g) — Continue centrifuge «ALFA LAVAL WSB 104» voor separatie van de totale hoeveelheid gesuspendeerde stoffen;
- h) — Automatische keten «TECHNICON» voor het analyseren van voedingszouten NO<sub>3</sub> + NO<sub>2</sub>, NH<sub>4</sub>, O.P.O<sub>4</sub> en SiO<sub>2</sub>;
- xi) — Automatische sonde «PLESSEY 9400» voor de meting van geleidbaarheid, temperatuur, PH, O<sub>2</sub> en diepte;
- j) — Fluorimeter «TURNER 111» met cel voor continue meting;
- xk) — Turbidimeter «PARTECH»;
- l) — Salinometer «BECKMAN RS7C»;
- m) — Multifles staalname-systeem «GENERAL OCEANICS» uitgerust met 12 «NISKIN»-flessen van 5 l; dit systeem is gekoppeld aan de automatische sonde;
- n) — Drie «NISKIN»-flessen «GENERAL OCEANICS» voor het nemen van stalen van 3 l.
- o) — Boorkerntoestel «GEOMAREX» met trillende kop capaciteit: boorkernen van 10 cm diameter en lengte max. 400 m; de maximale gebruikelijke diepte 40 m (300 m met lange kabel);
- p) — Box corer (grijper) «USNEL SPADE CORER», capaciteit (0.5 x 0.5 x 0.5 m);
- q) — Planktonnet «HIGH SPEED ENCASED GULFSTREAM PLANKTON SAMPLER»;
- r) — Planktonnetten «WP 2» met mazen van 150 en 300 micron.

— De instrumenten aangeduid met een x zijn rechtstreeks verbonden met DAPCOS.

— Op deze lijst komen de wetenschappelijke instrumenten op de brug niet voor.





WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN  
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

Tel. 03-710.71.11    Telefax 03-771.49.72    Telex 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.  
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", de visserijwachtschepen  
"GODETIA" en "ZINNIA", 4 kustmijnenvegers, de 4 fregatten E71,  
F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER"  
en van het oceanografisch schip "BELGICA".

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBE GRAMME", des garde-pêches  
"GODETIA" et "ZINNIA", de 4 dragueurs de mines côtiers, des 4 frégates E71,  
F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER"  
et du navire océanographique "BELGICA".



# La «BELGICA» à la conquête du continent antarctique

par J.M. DE DECKER

Le 11 Octobre dernier, le «Belgica», le premier navire de recherches océaniques belge, fut baptisé par S.M. la Reine Fabiola. Il prenait la succession de l'ancien dragueur de mines «Mechelen». Comportant sept laboratoires, une salle d'entreposage, des chambres froides et des ateliers de mécanique et d'électricité, équipé des appareils de navigation, de sondage, de détection et de météorologie les plus modernes, ce navire, appartenant au Service de la politique scientifique et dont le fonctionnement est assuré par le Ministère de la Santé Publique, relève en ce qui concerne les opérations et le soutien logistique de la Force Navale.

Outre son équipage, 15 personnes, il peut emporter 12 chercheurs. Il est entièrement voué à la recherche scientifique. Et déjà, il a été mis à l'oeuvre. A la suite du naufrage du «Mont-Louis», il a patrouillé six semaines durant dans les parages de l'épave, effectuant prélèvements et analyses de tous genres.

Il y a quelques semaines, fin Janvier 1985, un jeune homme de 23 ans, François de Gerlache, débarquait à Ostende au retour d'une expédition d'un an en Antarctique. Une expédition menée par une équipe militaire britannique qui,

douze mois durant, effectua des travaux touchant à la géologie, la zoologie et la climatologie de l'hémisphère sud.

«Belgica», de Gerlache, Antarctique: trois noms intimement liés depuis qu'il y a 85 ans, le grand-père de François, Adrien de Gerlache, assura pour la première fois la présence belge au Pôle Sud. A l'occasion d'une expédition, à petits moyens, un peu improvisée qui n'en a pas moins fait date dans l'histoire du continent blanc.

## Le rêve fou d'Adrien de Gerlache

Venez prendre le baptême de l'air. Des sensations fortes. Une impression inoubliable. La Belgique à vol d'oiseau. Cent sous seulement. Profitez-en. Venez, venez, venez!

Les badauds s'assemblaient autour du bonimenteur, abandonnant pour un moment les tirs aux pipes, les roulottes à beignets et les roues multicolores des loteries, sortaient cent sous de leur poche, grimpaient dans la nacelle et se payaient quinze minutes de «Belgique à vol d'oiseau». Quinze minutes, c'était court, mais l'impression inoubliable» annoncée par le bonimenteur était au rendez-vous. Et quant on touchait terre au milieu des applaudissements

Lé 11 octobre 1984, le «Belgica» fut baptisé par S.M. la Reine Fabiola.





d'extra-ordinaire.

Au cours de ce printemps 1895, des dizaines de kermesses de ce genre eurent lieu dans toute la Belgique et des centaines de Belges eurent l'occasion de prendre leur baptême de l'air.

Le plus souvent y assistait, un peu à l'écart de la foule, un jeune homme brun de trente cinq ans, le visage grave, qui ne se laissait pas de regarder le ballon gris monter dans l'air bleu et essayait d'évaluer le nombre de ses compatriotes qui s'étaient laissés tenter par un quart d'heure d'aventure.

Il marchait entouré de rires, de cris, de chansons et de conversations joyeuses mais, au bout d'un temps, il ne voyait plus les gens autour de lui et n'entendait plus le son des orphéons. Ces images et ces musiques se noyaient dans sa tête en un immense silence planant sur un décor glacé. Ceux-là mêmes qui caractérisaient ce monde mystérieux de la terre antarctique encastrée dans un état de glace et enfouie sous une éternité de neige qu'il rêvait de faire sortir de l'ombre.

Ce jeune homme s'appelait Adrien de Gerlache.

Curriculum vitae : Né à Hasselt le 9 Aout 1866. Entré à 16 ans à l'Ecole Polytechnique de Bruxelles. Mordu de la mer, passe ses vacances en excursions sur la « grande bleue ». Navigue à bord des garde-pêches belges qui croisaient dans la mer du Nord entre l'Ecosse et la Norvège. S'engage à bord d'un trois-mâts-barque anglais qui le conduit jusqu'à la Terre de Feu, puis sur un vapeur belge qui fit toutes les échelles du Levant. Admis en 1880 comme officier à bord des paquebots de la Holland-America Line puis comme lieutenant à bord des mailles Ostende-Douvres.

Un existence déjà bien remplie mais dont la monotonie lui pesait. Il voulait faire plus, aller plus loin.

Son projet de participer à la bataille pour la conquête des Pôles naquit d'une déception. Ayant appris, en 1891, que l'explorateur suédois Nordenskjöld préparait une expédition pour le Pôle Sud, il lui écrivit pour lui proposer ses services. Il attendit pendant plusieurs semaines une réponse qui ne vint jamais. C'est alors qu'il prit une décision dont l'ampleur l'écrasa d'abord : il allait organiser lui-même une exploration du continent antarctique.

A cette époque, quelques expéditions hardies avaient déjà ouvert la voie. Mais, à l'exception du Groenland avec l'Allemand Dallman, les explorateurs avaient fait surtout dans les eaux polaires des campagnes de reconnaissance sans objectif scientifique bien précis. Gerlache avait une ambition plus haute : il voulait découvrir le pôle magnétique et se proposait d'hiverner, le premier, dans l'Antarctique.

## Les préparatifs

En 1894, il soumit son plan de voyage à la Société Royale Belge de Géographie, qui lui accorda sur le champ son patronage. Le devis dépenses était des plus réduits : 300 000 francs. Cette somme n'en fut pas moins difficile à réunir, car l'opinion publique avait accueilli son projet « avec un profond étonnement, sinon une complète indifférence ». Un crédit de 100 000 francs fut néanmoins voté par les Chambres. Des industriels suivirent ainsi que des savants, des hommes politiques. Pour boucler son budget Gerlache fut, malgré tout contraint d'organiser un peu partout dans le pays des fêtes militaires, des concerts, des conférences et jusqu'à des ascensions en ballon dans les kermesses.

Pas question de faire construire un navire neuf avec un

budget aussi restreint. Dès la fin de 1894, Gerlache s'était mis en rapport avec des armateurs de baleiniers écossais et norvégiens et, quelques mois plus tard, avait obtenu d'une firme de Hambourg la faveur de faire une campagne d'entraînement dans la banquise arctique à bord du « Castor, armé à Sanderfjord (Norvège). C'est au cours de cette campagne qu'il vit la première fois la « Patria », qui allait devenir la « Belgica », et prit option.

C'était un baleinier norvégien de 244 tonneaux, gréé en trois-mâts-barque, longueur 30 mètres, largeur hors-tout : 6 m 50, équipé d'un moteur auxiliaire de 35 chevaux qui, à toute vapeur, pouvait atteindre la vitesse (!) de sept milles à l'heure. Un tout petit bâtiment, si petit que Gerlache pensa un moment lui donner le nom de « Coquille ».

Tout l'été 1896 fut consacré à l'aménagement de ce navire et au recrutement de l'équipage ; Le commandant en second serait Georges Lecointe, ancien sous-lieutenant d'artillerie, détaché par le gouvernement belge dans la marine française où il avait obtenu le grade de capitaine de vaisseau. Premier officier, l'explorateur norvégien Roald Amundsen (qui fit parler de lui par la suite). Plus des officiers mécaniciens, huit matelots dont trois Belges et des scientifiques. Au total : 19 hommes. Plus qu'assez pour ne pas se marcher sur les pieds sur la « Belgica ».

## Un départ en fanfare

Le 16 Août 1897, la « Belgica », arborant le guidon du Yacht-Club d'Anvers, descend l'Escaut, accompagné d'une nombreuse flottille de yachts, de remorqueurs et de chaloupes tandis qu'une forte brise d'Est mêle le tonnerre des salves aux accents de la « Brabançonne » et aux acclamations. La gloire, avant de l'avoir méritée !

Mais, très vite, les têtes dans les nuages reviennent les pieds sur terre. A peine, Flessingue était-elle, dépassée que survient une avarie à la machine, qui nécessite une escale à Ostende. Où plusieurs matelots désertent et trois autres demandent à être remplacés. En compensation, on embarque un jeune étudiant polonais, Antoine Dobrowski, comme assistant météorologique. Par les services rendus, il allait largement payer son voyage.

Départ d'Ostende, le 23 août. Mouillage à Funchal, le 6 Octobre. Passage de la ligne le 14. Entrée dans la baie de Rio le 21, pour permettre au docteur Cook, qui avait fait partie des expéditions de Peary au Groenland et prétendra avoir atteint le Pôle nord avant lui, d'embarquer. Escale à Montevideo du 11 au 14 Novembre. Le 29, après avoir aperçu les premiers albatros et les premiers manchots, la « Belgica » embouque dans le détroit de Magellan. Deux jours plus tard, mouillage à Punta-Arenas. Tout va bien à bord. Le programme de navigation établi par Gerlache est respecté à quante-huit heures près.

Et aussitôt, le second pépin. Le 1er Janvier 1898, dans le canal de Beagle, la « Belgica », dressée sur une roche immergée, échoue et se trouve en perdition. Etait-ce la défaite avant même que le combat eut été engagé ? Le dévouement conjugué de l'équipage - et la chance aidant - la tirera d'une situation désespérée. On avait eu chaud. Quelques minutes avant qu'une vague plus forte que les autres ne vienne soulever son navire, le faire osciller autour de sa quille, se redresser et se retrouver à flot, Gerlache avait fait hisser les couleurs comme salut suprême à la Patrie.

Son intention était d'aborder l'Antarctique par les Shetlands du Sud, dernier endroit habité sur sa route.

Le 21 Janvier, la « Belgica » traverse le détroit de Drake pour pénétrer ensuite dans celui de Bransfield et, trois jours plus







tard, elle navigue dans la baie de Hughes. Gerlache voulait savoir si aucune relation n'existait entre celle-ci et la mer George IV. C'est ainsi qu'il découvrit en effet un passage qu'il dénomma «Belgica», mais que la postérité a inscrit sur les cartes: «Déroit de Gerlache».

### Première victime du sud

Six mois après son départ d'Anvers, il aperçoit une lueur blanche étirée dans le ciel gris. Ses compagnons et lui n'ont pas besoin de s'interroger sur le phénomène. Ils connaissent la cause de cette lueur et, surtout, savent ce qu'elle symbolise: ce reflet sur les nuages d'icebergs encore invisibles, c'était comme le visage même de l'Arctique.

Celui-ci allait-il les accueillir avec bienveillance? Non. Car dans l'après-midi du 22 Janvier, le vent souffle en tempête. La mer est grosse. La «Belgica» embarque beaucoup. Un des dalots de dessous le vent est obstrué et l'eau s'écoule difficilement. L'officier de quart charge deux matelots, Johansen et Wiencke de dégager l'orifice. Insouciant du danger, Wiencke se suspend en dehors du navire et, soudain, monte un cri. Wiencke a été enlevé par une lame et se débat au milieu de l'écume. On lui lance une bouée, il la saisit, mais disparaît. Un tourbillon livide, et c'en est fini de lui. L'Antarctique vient d'enlever sa première victime.

La consternation abat l'équipage. Si, dès le début de l'expédition, la mort frappait, que serait-ce au plus fort de la lutte? Le visage serré, Gerlache donne l'ordre de poursuivre. Le voila le détroit qui sépare les Shetlands de la Terre de Palmer. Et la «Belgica» fait résolument route vers le sud pour tenter d'arriver aux rivages du continent antarctique. Les risques sont grands. Gerlache ne l'ignore pas, mais il est néanmoins bien décidé à tenter l'aventure.

### Dans l'antichambre d'un nouveau monde

Le 27 Janvier, la «Belgica» sortant de la baie de Hughes entre dans un détroit ne figurant sur aucune carte. Une émotion spéciale s'empare des navigateurs lorsque l'étrave de leur navire laboure des flots vierges.

Il se trouve désormais dans l'antichambre d'un monde nouveau, entourée, sur un socle de glaces bleues, de falaises noires, grises, rouges dont les flancs sont frôlés par les nuages. Ça et là flottent des icebergs aux arêtes bizarres, aux formes étranges, châteaux enchantés ou grottes azurées. Les glaciers, semblables à de grands fleuves figés, viennent s'épancher et se perdre dans la mer qui paraît toute noire en opposition avec tant de blancheurs.

Le silence est peuplé du souffle des baleines, des cris aigus des manchots, des coups sourds de la banquise en plein travail et, le soir, une brume couleur d'étincelle électrique noie la terre, le ciel et la mer.

Mais, à bord on ne se laisse pas aller à l'admiration béate. Le but de l'expédition n'est pas de permettre à ses membres de se remplir la tête de visions extraordinaires. Il est scientifique. On s'active ferme à bord à faire des observations de tous genres, à rectifier les cartes existantes, à recueillir au cours de chaque excursion à terre des matériaux nouveaux et des spécimens de la faune marine littorale, de la flore aussi. Bref, de ramener de quoi satisfaire les naturalistes et les géologues pendant plusieurs mois, au retour.

Le 12 février, la «Belgica» pénètre dans la Pacifique austral et fait route vers le sud-ouest. Le temps est brumeux et on navigue à l'aveuglette dans une mer parsemée d'icebergs. Le 15, le cercle polaire est franchi. Le navire s'insinue dans les glaces chaque fois qu'elles sont un peu maniables.

Le 28, la lisière de la banquise s'effrite suite à la tempête et l'occasion unique d'y pénétrer se présente.

Lecoinge est de quart sur la passerelle.



G. Lecoinge.

«Je vais le trouver, note Gerlache dans son livre de bord, après avoir mûrement réfléchi et pesé toutes les chances, bonnes et mauvaises, que nous allons courir et, j'ai la joie de le voir dans les mêmes dispositions que moi. Je reçois son adhésion dans un vigoureux «shake hand, et le cap est mis au sud».

La «Belgica» s'engage à corps perdu dans les glaces. Le vent, qui souffle en tempête et la pousse dans le dos, l'aide à se frayer un passage, mais il faut souvent forcer la machine pour amener l'avant du navire à monter sur la glace pour la briser sous son poids. Il neige à gros flocons; on n'y voit pas à une encablure.





Et une semaine, aux prix des plus grands efforts, la «Belgica» a couvert à peine 8 milles. La navigation devient de plus en plus difficile, voire impossible. Il n'y a plus d'illusion à se faire, l'expédition est condamnée à l'hivernage. Le premier hivernage dans l'histoire du monde austral!

### Prisonniers des glaces

Et, de fait, le 20 Mars 1898, par 71° 31' Sud, la banquise se referme sur le navire. Pendant 380 jours, elle le retiendra prisonnier des glaces. Le thermomètre descendra à moins 43 degrés. Il neigera pendant 257 jours.

Cela, bien sûr, Gerlache l'ignore. Et si la fièvre de l'exaltation le saisit devant un avenir plein de menaces et de mystères, il n'en songe pas moins à son équipage. Comment celui-ci va-t-il réagir et supporter les longs mois d'isolement auxquels il va devoir faire face. Il ne mourra pas de faim, certes, car il y a des vivres pour deux ans, mais il souffrira peut-être de l'ennui, du dépaysement, de l'angoisse de l'inconnu et de la longue nuit polaire.

Mais ne mettons pas la charrue avant les boeufs. Durant les jours qui suivirent, le temps est beau et ensoleillé. Sur la banquise, c'est la féerie des couleurs. A bord, le moral est intact et on s'organise pour l'hivernage. Distribution des tâches, construction d'une toiture au dessus d'une partie du pont au moyen de planches, de toile à voile et de carton bitumé, à l'abri duquel on pourra travailler à l'abri, aménagement de l'entrepont en lieu de travail et en cuisine; établissement de menus. Ces travaux occupent l'équipage pendant tout le mois d'avril.



Sondages sur la banquise.

Et les scientifiques, déjà se sont mis au travail et se livrent à des observations diverses.

Vers le milieu de Mai, la durée des jours commence à s'abrèger sérieusement. Le froid augmente sensiblement. Petit à petit, les habitants de la banquise, phoques, manchots, pétrels, sternes, goelands disparaissent. Le soleil ne se montre plus que quelques instants à l'horizon. La nuit polaire s'abat sur la «Belgica», frêle silhouette gelée, raide, immobile au milieu des glaces, avec seulement une légère fumée au dessus du pont, comme une haleine. La nuit polaire rendant plus effrayants les craquements invisibles de la banquise qui étreint la coque.

Du 28 au 31 Mai, la banquise se convulse violemment. Des blocs de glace se chevauchent, s'amoncellent. Le navire tressaillit sous l'étreinte, toute sa membrure vibre. Pendant



Transformation de blocs de glace en eau potable.

plusieurs heures, ce ne sont que craquements sinistres du bois qui résiste, sourds grondements de la glace qui enserrera la coque. Opposée aux forces déchainées contre elle, la petite carène de la «Belgique» est si frêle!

— Si le navire coulait, pense Gerlache, quelle chance aurions-nous de nous en tirer? Une sur cent, même pas. Il faudrait trainer les canots jusqu'à l'eau libre, essayer d'atteindre les Shetlands...

Mieux valait ne pas y penser. L'organisation de l'hivernage est un autre souci. Il faut penser, aussi, à la mission qu'on est venu accomplir. Les diverses tâches sont distribuées. Quant le temps le permettra, Lecoinge fera le point. Arctowski recueillera les sédiments. Après chaque pêche, Racovitza aura des besognes de laboratoire pour plusieurs jours. Le service météorologique sera assuré par Gerlache, Lecoinge, Amundsen et Dobrowski. Danco, à qui incombent les observations magnétiques, prendra chaque jour trois séries de mesures.

Et chacun se met au travail.

### Un mort sur la banquise

Mais, très vite, l'hiver austral ne s'est appesanti sur la «Belgica» que depuis quelques jours, et Gerlache se rend

Soirée de cafard.





compte qu'il faudra lui payer un tribut. Danco, tombe malade. Il était atteint d'une affection cardiaque et le médecin du bord, Cook n'avait pas tardé à se rendre compte qu'il était impossible de le sauver.



Le lieutenant Danco.

Le 5 Juin, il annonce à Gerlache :

— Commandant, ce sera pour aujourd'hui.

Le thermomètre indique moins 43°. Raclé par la glace, le navire grince et le gémissement de la banquise fait un vacarme affolant. La mort rôde dans les parages. Un lourd silence règne à bord.

On dégage le navire après la tempête de neige.

Cook ne s'était pas trompé. Avant la fin du jour, une crise cardiaque emporte le malheureux Danco. Le lendemain, tout travail est suspendu en signe de deuil. Le surlendemain, jour des funérailles, il fait mauvais ; la bise est âpre et glaciale. On a toute la peine du monde à creuser un trou dans la glace pour immerger le corps de Danco, lesté d'une gueuse de plomb. L'équipage descend sur la banquise pour lui rendre les derniers honneurs. Gerlache récite la prière des morts. Et Danco est enterré debout dans la banquise.

A partir de ce moment, l'existence à bord se fait plus morne. Il semble que la mort, qui venait de visiter la «Belgica», ait laissé partout des traces de son passage, jetant comme une pernicieuse semence. Une langueur morbide atteint l'équipage. Le docteur Cook note des décolorations de muqueuses, des accélérations de pouls, d'inquiétants symptômes d'affections cardiaques et cérébrales.

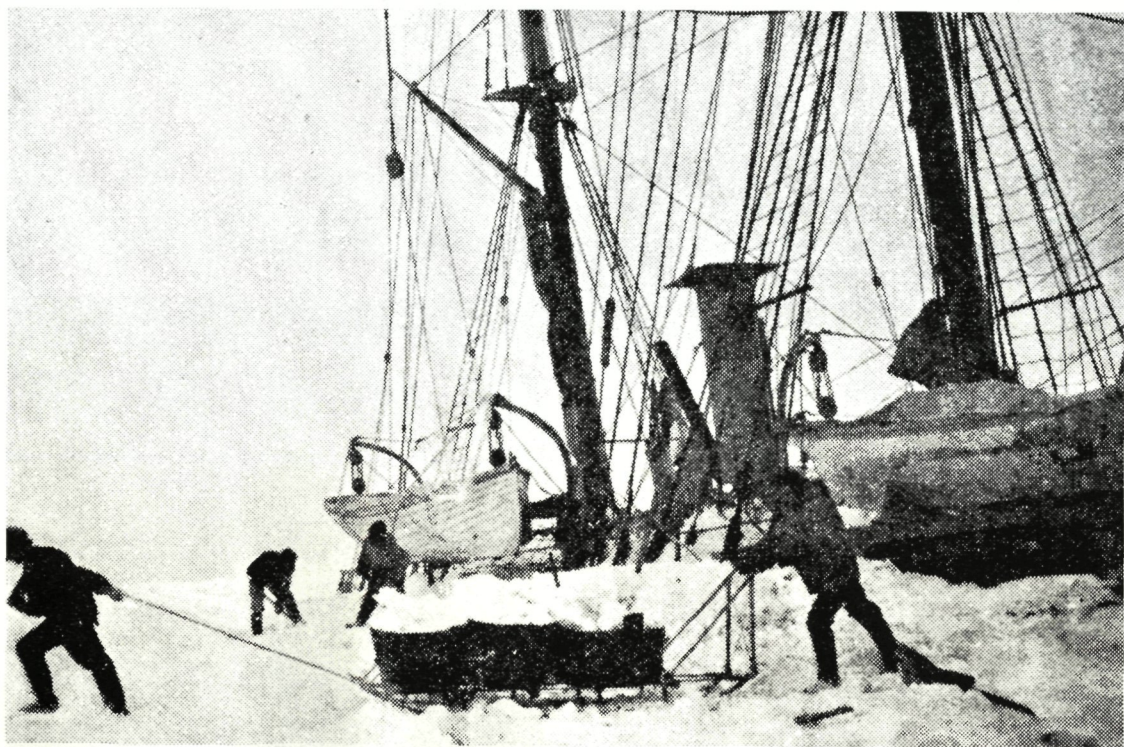
Il leur faut deux choses, dit-il à Gerlache : de la lumière et de la viande fraîche.

Pour le soleil, il faudra patienter jusqu'au 22 Juillet, mais en ce qui concerne la viande fraîche, Amundsen se charge d'en procurer. Il tue des phoques et conseille à ses compagnons d'en manger pour lutter contre le scorbut.

Gerlache, de son côté, fait tout pour distraire son équipage. Il lui fait confectionner des couvertures avec une laine rouge, sans doute fort criarde, mais chaude. Il organise un concours de cuisine. Il organise un concours de beauté avec les photos d'un magazine, que Cléo de Mérode remporte de justesse sur Clara Ward. Le plus souvent, malgré tout, un silence morne pèse sur le bateau interrompu par moments par les éclats de voix d'une dispute.

#### La première aube

Le 24 Juillet, l'équipage groupé sur le pont, contemple la première aube depuis de longs mois, une aube encore,







Roald Amundsen, second lieutenant de la Belgica.



Adrien de Gerlache, capitaine de la Belgica et commandant de l'expédition.



Georges Lecoq, commandant en second de la «Belgica».

chaque jour avec un immense espoir. Avec la lumière, revient la confiance. Les travaux reprennent activement : on pêche, on sonde, on observe, on drague. Les résultats s'accumulent : des milliers d'observations scientifiques, des études du vent, de l'atmosphère, de la dérive. Gerlache prend conscience de l'exploit qu'il est en voie de réaliser. Il imagine déjà l'accueil qu'il recevra, au retour en Belgique.

Mais on n'en est pas là. Dans l'immédiat, il faut continuer à faire face à la réalité. La réalité, c'est la «Belgica» toujours prise dans les glaces, qui commencent à se crevasser, il est vrai, mais qui ne la libéreront pas avant un mois, deux mois peut-être.

Il faut attendre jusqu'au 20 Septembre, en effet, pour voir la température augmenter. Les agrès se dégarnissent de leur blanche fourrure. L'équipage se met à débayer le pont de la neige qui le revêt. On envergue les voiles, on démonte la toiture montée sur le pont, on remplit les caissons à eau de neige fondue. Gerlache fait mettre en état la machine. Plus pour donner confiance à l'équipage que par nécessité, car le navire est toujours immobilisé.

Il le restera trois mois encore. Si en Octobre, des clairières apparaissent ça et là dans le «pack», c'est loin. Autour de la «Belgica», la glace reste compacte. Et, en Novembre, le ciel descend jusqu'à la banquise sous forme d'abondantes rafales de neige.

Le moral des hommes s'en ressent. Gerlache, Lecoq, Amundsen et Cook ont de fréquents entretiens au cours desquels ils examinent la situation.

«Nous envisagions avec une inquiétude que nous cherchions à nous dissimuler mutuellement l'éventualité d'une seconde année d'emprisonnement dans la banquise» note Gerlache.

Pas de problème pour les vivres. Il y en a assez pour 13 ou 14 mois encore. Le navire ? Il avait beaucoup souffert, mais paraissait en état de tenir. Le problème, c'était les hommes. Déjà un matelot avait perdu la raison, qu'il fallait surveiller en permanence. Un jour, il avait quitté le hord en annonçant qu'il retournait en Belgique. A pied ! Que pouvait-on faire, sinon attendre ?

Attendre, bien sûr, attendre chaque jour que s'ouvrent des fissures dans la glace, que se forment des canaux dans la banquise qui permettraient à la «Belgica» d'entamer la route du retour.

Fin Décembre - nous sommes au cœur de l'été austral -, la situation commence à s'améliorer. La couche de neige qui recouvre le «pack» s'amincit. Des crevasses se forment dans la banquise, se sillonnant peu à peu comme d'énor-

mes serpents. A l'aide d'une sonde, on mesure l'épaisseur de la glace. A cent mètres du navire, on ne trouve plus (!) que huit mètres.

Le 25, à l'occasion de la Noël, menu spécial à bord avec distribution de cigares et de tabac. L'état-major et l'équipage fraternisent, mais malgré tout la fête manque d'entrain. Le moral n'y est pas. Et pour cause. Chaque jour qui passe diminue les chances de délivrance. Si les choses ne changent pas bientôt, cela pourrait être un deuxième hivernage, le dernier de toutes façons. Février est la date limite.

#### Vers la mer libre

Le 31 Décembre, la «Belgica» se trouve par 70°03' et 85°20' O, c'est à dire près du point où elle est entrée dans le pack dix mois plus tôt. Et cependant, depuis lors, sa dérive en tous sens dans sa gangue de glace lui a fait couvrir plus de 1 300 milles !

Une clairière s'est ouverte à 600 mètres du navire, mais étroitement enchassé dans le «pack», celui-ci reste impuissant à l'atteindre. La pioche, la scie, l'exposif sont utilisés pour tracer un chenal et, à la fin Janvier...

A la fin de Janvier, la banquise est de nouveau compacte autour du navire.

Inquiet, Gerlache ordonne le rationnement des vivres, fait construire des traîneaux, se prépare au pire, n'osant communiquer ses sentiments à ses officiers, ni surtout à son équipage. Le froid augmente, mais vers le nord apparaissent pourtant de grandes coulées sombres et, le 4 février, un homme qui se trouvait à quelques encablures du navire se précipite à bord.

— Commandant !

— Que se passe-t-il ?

— La glace !

— Eh bien ?

— Elle bouge !

C'est vrai. La houle se fait sous la banquise, longue respiration qui insuffle l'espoir à l'équipage. Quelques jours plus tard, de longs chenaux se forment, s'obstruent, s'ouvrent à nouveau. La machine est mise en marche. Il faut passer coûte que coûte. Des charges de dynamite explosent.

Il faudra attendre, toutefois, le 14 Mars pour qu'avec un sentiment de joie, de soulagement, de délivrance la «Belgica» se retrouve en eau libre. Elle met aussitôt le cap au



Nord. Favorisée par une brise fraîche, elle fait bonne route toutes voiles dehors, escortée par de nombreux oiseaux antarctiques. La température s'adoucit pour atteindre + 5°7 le 24 à midi. Il y a bien longtemps que les hivernants n'ont plus connu pareille «chaleur»!

Il ne sont, pourtant, pas encore au bout de leurs peines. Le 26 Mars, le vent se lève et souffle en rafales, alors que la «Belgica» se trouve à hauteur de l'île Noir. Le temps est complètement bouché. Gerlache décide de mouiller à l'abri de cette île.

Vers 4 heures du matin, la situation se dégrade. Les rafales redoublent et, dans l'embrun que balaye la tempête surgissent, soudain, à deux encablures à peine, des roches qu'entourent des brisants sur lesquelles les vagues déferlent furieusement. La «Belgica» est dressée vers ces écueils.

Comme le 2 Janvier de l'année précédente, la «Belgica» est en perdition. «J'avais cru, alors, ne pas pouvoir sortir des canaux de la Terre de Feu, note Gerlache. Il semble cette fois que nous n'y rentrerons pas».

La trinquette est rétablie, la machine est mise en marche. Vent arrière et à toute vapeur, le navire s'efforce d'échapper aux éléments. Au bout d'un temps, il réussit dans son entreprise, s'écarte des roches qui risquaient de la briser impitoyablement, s'élève à la lame et s'éloigne de cette zone dangereuse et ingrate où chaque instant est un combat pour la survie.

Définitivement libérée, l'expédition gagne Punta Arenas où on mit beaucoup de temps à effectuer les réparations indispensables. Puis, escales à Rio de la Plata et à Buenos Aires, une traversée de l'Atlantique plus longue que prévue à cause de vents contraires. Ce n'est que le 30 Octobre que la «Belgica» atteint Boulogne-sur-Mer.

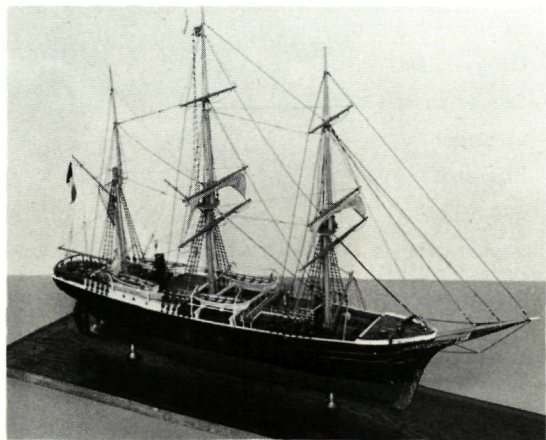
### Retour et bilan

Huit jours plus tard, drapeau national et guidon du Yacht-Club d'Anvers arborés - comme au départ, elle arrive à Anvers au milieu d'un enthousiasme indescriptible. La Belgique était venue à sa rencontre sur l'Escaut, car elle avait compris la grandeur et la qualité de l'effort fourni par Gerlache et ses hommes.

La moisson d'information sur l'Arctique qu'ils ramenaient était abondante.

Les sondages réalisés avaient établi l'existence d'une cuvette profonde entre la Terre de Feu et les Shetlands

### Maquette du «Belgica».



du Sud et, plus au sud, pendant la dérive, celle d'un plateau continental étendu entre la Terre d'Alexandre et la Terre du Roi Edouard VII.

En ce qui concernait les sciences biologiques, les collections rapportées ne représentaient pas moins de 1.200 espèces animales et 500 plantes. L'étude de la flore terrestre de l'Antarctique avait révélé l'existence de 55 espèces de lichens et 27 espèces de mousses, alors que l'on n'en connaissait que trois antérieurement. L'expédition avait ramené aussi des représentants de divers embranchements du règne animal: nématodes d'eau douce, acariens, insectes même dont l'existence dans la zone antarctique n'était pas soupçonnée. La «Belgica» avait rapporté, en outre, de multiples observations sur les mœurs des cétacés, des phoques et des manchots, des études sur la glaciation et les dérives glaciaires et une abondante documentation sur les conditions météorologiques dans la zone polaire australe, couvrant pour la première fois le cycle complet d'une année.

Bilan impressionnant certes, mais ce que l'on retint avant tout, comme le dit Charcot, qui allait devenir un spécialiste du genre, c'est que «Le Pôle Sud fut conquis parce qu'Adrien de Gerlache, le premier, osa affronter un hivernage antarctique.»

L'expédition de la «Belgica» eut un immense retentissement à l'étranger. Elle détermina de nouvelles expéditions qui, au cours des années suivantes allaient partir, mieux préparées, mieux équipées, avec beaucoup plus de moyens à l'assaut des pôles.



Adrien de Gerlache.

### Pas mécontent

C'est ainsi que Gerlache apprit par la presse qu'un congrès international allait se réunir pour coordonner les efforts des conquérants de l'Antarctique. Il ne se déroulerait pas avant deux ans, mais déjà plusieurs pays étaient en lice. L'Angleterre avec Scott, L'Ecosse avec Bruce, l'Allemagne avec Drygalski, la Suède avec Nordenskjöld. Nordenskjöld qui, en 1891, n'avait pas répondu aux offres de service de Gerlache!

— Nordenskjöld, enfin se décide, pensa celui-ci.

Il ne lui en voulait plus de ne pas avoir accepté sa candidature. Cela lui avait permis de prendre les devants, de monter sa propre expédition et d'inscrire le nom de la Belgique dans l'histoire de la conquête des pôles. Et il n'en était pas mécontent.



---

Uit sympathie

Par sympathie

*Mercantile - Beliard n. v.*

Antwerpen

---



---

# N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon

## S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

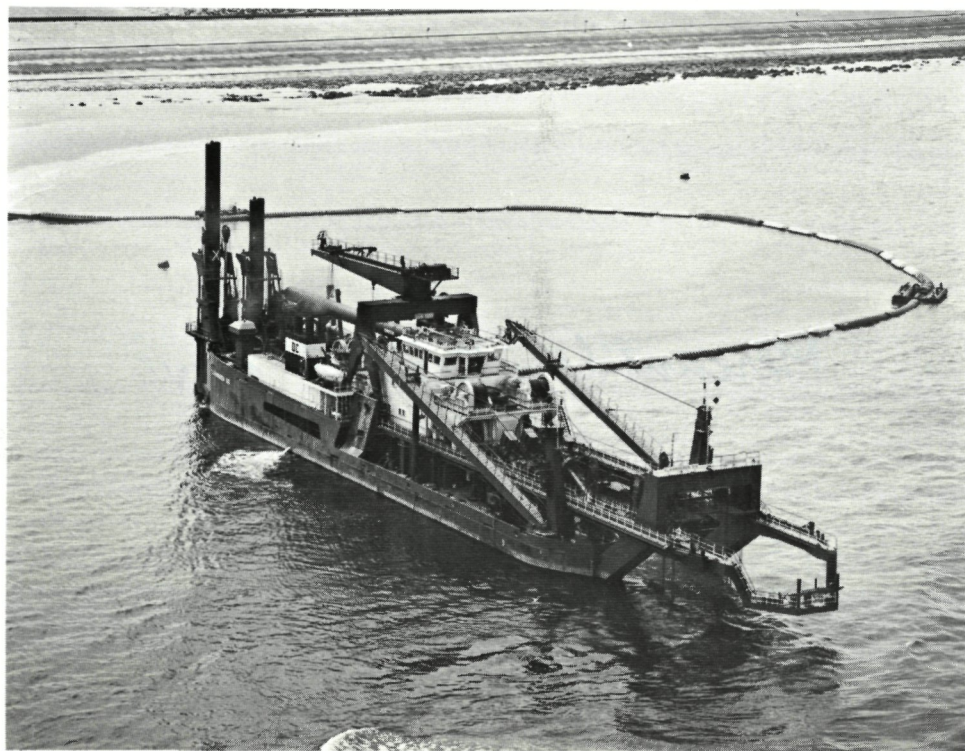
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

DRACLOED

Telex - Télex

24510

VLAANDEREN XIX



Cette DRAGUE SUCEUSE à DESAGRAGATEUR AUTOMATIQUE est la première de ce type en BELGIQUE et est une des plus puissantes au monde. Elle participe à la réalisation de l'extension du Port de ZEEBRUGES.

Longueur  
Largeur  
Tirant d'eau  
Puissance  
Profondeur de dragage  
Vitesse  
Ø tuyau d'aspiration  
Ø tuyau de refoulement

Deze ZELFVARENDE ZEEGAANDE CUTTERZUIGER is de eerste van haar soort in BELGIE en één van de grootste ter wereld.

Ze werkt aan de havenuitbreidingswerken van de Haven van ZEEBRUGGE.

97,50 m  
18,50 m  
4,80 m (max.)  
16.200,00 cv  
30,00 m  
9 nœuds/knopen  
0,90 m

Lengte  
Breedte  
Diepgang  
Vermogen  
Baggerdiepte  
Snelheid  
Ø zuigleiding  
Ø persleiding



# De R.M.T. IN 1984

door Henri ROGIE

## Inleiding

Alhoewel men uit de rode cijfers is geraakt, bleef het toeristisch verkeer op de RMT-lijnen Oostende-Dover/Folkestone eerder stagneren in 1984. Daarentegen haalde de ro/ro-vrachtrafiek op diezelfde lijndiensten een uitzonderlijk groeiritme van 13% en boekte hiermede nieuwe record-cijfers.

Het dienstjaar 1983 was voor de RMT bijzonder regressief geweest qua toeristisch verkeer: een verlies van 58.000 passagiers (-2,4%) en 30.000 voertuigen-eenheden (-9,85%) t.o.v. het vorige boekjaar.

Alhoewel de balans 1984 uit de rode cijfers is geraakt bleef de behaalde winst zeer bescheiden in omvang. Inderdaad, de meerwaarde ten overstaan van 1983 beperkt zich tot 3.800 voertuigen-eenheden (+ 1,3%) en circa 100.000 passagiers (+ 4,1%). De hogere groeivoet van het passagiersverkeer kan deels verklaard worden door de grotere bijval van de jetfoildiensten op Dover, die vorig jaar 336.227 passagiers vervoerden hetzij zowat 13% van de totale trafiek:

Jetfoiltrafiek	Totaal passagiers	Index
1981	135.000	100
1982	254.000	189
1983	315.000	233
1984	336.000	248

De twee jetfoils bezorgden de RMT een nieuw cliënteel, hetgeen ze beslist broodnodig had. Niettemin blijven ze een lastpost voor de Regie want hun gemiddelde bezetting bereikt amper de grens van de commerciële rendabiliteit. Daarom ook worden ze in 1985 aan de privé-sector

overgedragen volgens de modaliteiten bepaald in het saneringsplan van minister De Croo.

## Passagiersverkeer met zowat 10% achteruit sedert 1977

Wat nu de gedetailleerde cijfers betreft van het in- en gaand passagiersverkeer aan de Oostendse RMT-terminals, kan dit aan de hand van volgende tabel worden samengevat. In absolute cijfers beloopt de meerwaarde t.o.v. 1983 in globo 100.000 passagiers, hetzij 79.000 bij aankomst en 21.000 bij vertrek:

passagierstraf.	aantal	evolutie
1-12/1984		84/83
In	1.293.445	+ 6,6%
Uit	1.225.122	+ 1,8%
Totaal	2.518.567	+ 4,1%

Hoe de passagierstrafiek van de RMT evolueerde in de naoorlogse jaren vernemen we in onderstaand overzicht. De periode 1965-70 boekte een groeivoet van 10% en die van 1970-77 liefst 30% in globo. Na het topjaar 1977 trad een langzame achteruitgang in, zodat tijdens de periode 1977-84 niet minder dan 266.000 passagiers of 10% voor de RMT verloren gingen:

Jaar	Passagiers	Index
1937	750.000	-
1965	1.937.000	81
1970	2.133.000	100
1977	2.784.000	130





1980	2.407.000	112
1982	2.476.000	112
1983	2.418.000	113
1984	2.518.000	118

Qua evolutie van het toeristisch voertuigenverkeer aan boord van de car-ferries Oostende-Dover/Folkestone, was de stagnatie bijzonder duidelijk tijdens het voorbije jaar: slechts 3.848 eenheden of 1,3% meer dan in 1983 en bij afvaart uit Oostende was de trafiek zelfs verlieslatend. Ter herinnering telt een personenwagen voor 1 eenheid, een caravan voor 2 eenheden en een autocar voor 4 eenheden: Voor meer details:

Voertuigentraf.	Eenheden	Evolutie
I-12/1984		84/83
IN	134.629	+ 3,0%
UIT	141.152	-0,2%
<b>Totaal</b>	<b>275.781</b>	<b>+ 1,3%</b>

#### Topcijfers voor het ro/ro-vrachtverkeer bij een groei-voet van 13%

Veel beter was het gesteld met de commerciële ro/ro-trafiek van de RMT, die een groeiritm van eventjes 13% haalde. In 1983 beliep het 7,5% en in 1982 slechts 3,9%. Deze trafiek heeft dus de wind in de zeilen en dit geldt ook voor de meeste Kanaalhavens die op Groot-Brittannië opereren.

Volgende statistieken zijn opgesteld volgens het aantal vrachtwagens en/of trailers die via Oostende transiteert. Ten overstaan van 1983 beloopt de meerwaarde 17.438 vrachtwagens in absolute cijfers. Deze expansieve trend is absoluut merkwaardig wanneer men bedenkt hoe be-

perkt de parkeerruimte is aan de RMT-terminals, waar gemiddeld 400 vrachtwagens dagelijks moeten stationeren. Bovendien is er de concurrentie van de Schiaffino Ferries, die vanuit de handelshaven op Ramsgate opereren met 3 diensten per dag in beide richtingen.

Vrachttrefiek	Aantal vrachtwagens	Evolutie
I-12/1984		84/83
In	72.058	+ 15%
Uit	74.086	+ 11%

<b>Totaal</b>	<b>146.144</b>	<b>+ 13%</b>
---------------	----------------	--------------

Topcijfers dus voor de RMT-vrachttrefiek, die sinds 1973 - het eerste volledig uitbatingsjaar - ruim verviervoudigd is qua vervoerde vrachten. Geen wonder dan ook dat de Regie thans twee van haar car-ferries laat ombouwen om er de ro/ro-vrachtcapaciteit te verdubbelen. Ook wat betreft bijkomende parkeerruimte heeft de RMT hieromtrent een akkoord gesloten met het Oostendse stadsbestuur. Een laatste tabel brengt een overzicht van ro/ro-vrachttrefiek sinds haar invoering aan de RTM-terminals:

Jaar	Vrachtwagens	Index
1972	9.982	-
1973	32.137	100
1980	103.311	322
1981	113.342	353
1982	117.709	370
1983	128.706	401
1984	146.144	456

Tot besluit dient gezegd dat het jaar 1984 voor de RMT gekenmerkt werd door de verdere stagnatie van de toeristische trafiek, terwijl het ro/ro-vrachtverkeer bijzonder expansief was en aldus topcijfers boekte.

## EVOLUTIE VAN DE ZEEBRUGSE KANAALTRAFIEK IN 1984

Wanneer men de evolutie van het Zeebrugse Kanaalverkeer ontleeft, heeft men dadelijk de bevestiging van de algemene tendens voor 1984: een stagnatie van het toeristisch verkeer, maar een ongekende expansie van de ro/ro- en containertrafiek.

Qua toeristisch verkeer leden havens zoals Calais en Boulogne zelfs verlies. Zeebrugge wist nochtans een lichte bonus van zowat 72.000 passagiers of 3,5% te boeken en kon hierdoor zijn 4de plaats behouden onder de Kanaalhavens van de range Le Havre-Hamburg:

Havens	Aantal passagiers	Evolutie
I-12/1984		84/83
Calais	7.775.510	- 0,9%
Boulogne	3.515.227	- 12,3%
Oostende	2.518.567	+ 4,1%
Zeebrugge	2.093.190	+ 3,5%

Hoe de evolutie van het Zeebrugse passagiersverkeer over in- en ontschepingen was verdeeld vernemen we in volgende tabel. Het betreft dus de lijndiensten van Townsend-Thoresen op Dover/Felixstone en die van North Sea Ferries op Hull. Stippen we hierbij aan dat laatstgenoemde rederij sinds juli 1984 vanuit de buitenhaven van Zeebrugge opereert en meer bepaald aan de nieuwe ro/ro-ponton van de Leopold II-dam. De optimale ligging van de nieuwe NSF-terminal heeft beslist bijgedragen tot de expansie van de toeristische trafiek:

Passagiers	Aantal	Evolutie
I-12/1984		84/83
In	1.037.057	+ 3,6%
Uit	1.056.115	+ 3,5%

<b>Totaal</b>	<b>2.093.190</b>	<b>+ 3,5%</b>
---------------	------------------	---------------

Ook de cijfers van de toeristische voertuigentrafiek op voor-noemde lijndiensten geraakten na 2 jaar uit het rood, al bedraagt de meerwaarde slechts 5.235 eenheden of 1,3% ten opzichte van 1983. Merken we hierbij op dat de geciteerde cijfers het aantal personenwagens en autocars globaliseren:

Voertuigentraf.	Aantal wagens en autocars	Evolutie
I-12/1984		84/83
In	162.030	+ 1,4%
Uit	166.469	+ 3,5%

<b>Totaal</b>	<b>328.499</b>	<b>+ 1,3%</b>
---------------	----------------	---------------

#### Zeebrugge eerste continentale haven voor carferry- en ro/ro-verkeer

Voor het ro/ro-verkeer blijft de Zeebrugse haven een belangrijke aantrekkingspool. Sinds 1977 verdubbelde deze trafiek zo dat in 1984 niet minder dan 55% van de totale goederenoverslag uit ro/ro-goederen bestond. Het hoofd-



aandeel hiervan is op de shortsea-sector geconcentreerd en meer bepaald op de Kanaallijnen. In globo steeg de ro/ro-traffic er met 1.588.000 ton of 29,9% in 1984. Deze spectaculaire toename is te verklaren door de expansie van de bestaande lijndiensten en het succes van de nieuwe Kent-Line op Chatham. We maken onmiddellijk een onderscheid tussen het treinferry- en het carferryverkeer.

Qua treinferrytraffic was de lijn op Harwich bijzonder expansief bij aanvoer te Zeebrugge (+31%) zodat in weerwil van een licht verlies bij afvoer (-2,1%) het totale groei-ritme 6,7% beliep. Na de reeds opvallende stijging in 1983 (+39%) is dit opnieuw een merkwaardig resultaat en op twee na het hoogste cijfer sinds de start van de lijn in 1924.

Betreffende de carferry- en andere ro/ro-trafficen bedroeg de toename liefst 32,4% op 1.558.000 ton ten overstaan van het vorige jaar. Voor de Townsend-lijnen op Dover/Felixstowe en North Sea Ferries-diensten op Hull werd 1984 een absoluut recordjaar. Ook Ugland Auto-Liners op Dagenham boekte gunstige cijfers, terwijl de in 1983 van start gegaan Cobelfret-lijn op Immingham een merkwaardige doorbraak kende. Tenslotte was de bijval van de nieuwopgerichte ro/ro-dienst op Chatham verzekerd door Kent-Line.

Aldus kan volgende samenvatting gegeven worden wat betreft de absolute en relatieve cijfers geboekt in 1984 op de 7 ro/ro-lijnen van het Zeebrugse Kanaalverkeer:

#### Ro/ro-traffic Absolute Evolutie 1-12/1984 hoeveelheid 84/83

##### a) Treinferry

In	159.815t.	+ 30,2%
Uit	313.410t.	- 2,1%

Totaal	473.225t.	± 6,7%
--------	-----------	--------

##### b) Carferry + ro/ro

In	2.631.177t.	+ 31,0%
Uit	3.808.615t.	+ 33,3%

Totaal	6.439.792t.	+ 32,4%
--------	-------------	---------

Alg. totaal	6.931.017t.	+ 29,9%
-------------	-------------	---------

## GOEDERENTRAFIEK VAN DE BRUSSELSE HAVEN IN 1984

Bij nazicht van de eindbalans 1984 blijkt het goederenverkeer vrij gunstig te evolueren op het Brussels zeekanaal. Met een globale traffic van 9.938.769 ton wordt inderdaad een groei-ritme van 9,2% bereikt ten opzichte van het jaar voorheen. Zowel de maritieme traffic als het binnenscheepvaartverkeer waren bepaald expansief en met uitzondering van de bouwmaterialen en steengroevenproducten boekten alle grote trafficen vrij gunstige jaarcijfers.

Voor 1982 had de eindbalans een algemene terugloop van 7,2% afgedrukt. Het jaar daarop boekte het Brussels zeekanaal evenwel 6,2% meer goederenverkeer dank zij de heropleving van de binnenscheepvaarttraffic en ondanks het feit dat de traffic op de vaarweg 1 maand lang onderbroken werd wegens de uitgevoerde moderniseringswerken aan de sluis van Willebroek.

Ook in 1984 bleef het binnenvoer gunstig evolueren (+8,9%) terwijl de maritieme traffic een nog hoger peil bereikte (+12%). Aldus beliep de meerwaarde van het globale verkeer zowat 840.000 ton of 9,2%. In deze cijfers werd geen rekening gehouden met het zuiver plaatselijk

Bij deze evolutie heeft de Sea Ro-terminal - die ugland Auto-Liners, Cobelfret en Kent-Line behandelt - zijn traffic tot 1,45 miljoen ton kunnen opvoeren in 1984, wat ruim 9 maal meer is dan in 1983. Een tweede ro/ro-aanlegpost werd er eind december ingebruik genomen zodat de aanlegcapaciteit voor de schepen thans verdubbeld is.

#### Topcijfers voor de containertraffic op Groot-Brittannië

Het carferry- en ro/ro-verkeer naar Groot-Brittannië haalde dus topcijfers in 1984 en is dermate gestegen - circa 6.000 afvaarten naar 6 verschillende Britse havens - dat Zeebrugge de eerste continentale haven voor dit verkeerstype is geworden.

Ook qua containerverkeer werd vorig jaar een absolute hoogtepunt bereikt op de 3 bestaande lijndiensten, te weten die van de NV Ferryboats op Harwich, Ford-CGM op Dagenham en Kritten op Tilbury/Felixstowe. In globo steeg de traffic er met 126.000 ton op 10% en was vooral bij aanvoer te Zeebrugge expansief:

#### Containertraf. Absolute Evolutie 1-12/1984 hoeveelheid 84/83

In	500.195t.	+ 17%
Uit	804.309t.	+ 7%

Totaal	1.304.504t.	+ 10%
--------	-------------	-------

Qua vooruitzichten voor 1985 wijst alles op een substantiële vooruitgang van de vrachtraffic op de Kanaaldiensten. Norht Sea Ferries zette onlangs een 4de vrachtschip in op Hull, terwijl ook Kent-Line een bijkomende ro/ro-eenheid op Chatham legde. Townsend-Thoresen voert zijn aantal afvaarten op Dover tot 12 per dag en moderniseert zijn vloot met de ombouw van 2 schepen. Tenslotte is de Engelse groep Searoads onlangs met een nieuwe dienst gestart tussen Zeebrugge en Tilbury.

Aldus verzekert Zeebrugge thans gemiddeld 24 afvaarten per dag naar 7 verschillende Britse havens. Geen enkele, andere continentale haven kan bogen op een dergelijke spreiding van haar veerdiensten op Engeland.

verkeer ingevolge de moderniseringswerken uitgevoerd aan het zeekanaal. Voor wat de absolute cijfers betreft brengen wij volgend overzicht:

Globale traf. 1-12/1984	Absolute hoeveelheid	Evolutie 84/83
Binnenvoer	9.045.183t	+ 8,9%
Zeeverkeer	893.586t	+ 12,0%

Totaal	9.938.769	+ 9,2%
--------	-----------	--------

#### Maritieme traffic boekte beste cijfers sedert 10 jaar

Sedert het recordjaar 1973 (1.084.780t) kende het zee-goederenverkeer van de Brusselse haven wisselende kansen. Vanaf 1980 had men opnieuw een opwaartse trend zodat de 893.586 ton verwezenlijkt in 1984 de beste cijfers zijn sinds de laatste 10 jaar:

Jaar	Zeetraffic
1975	837.538t
1980	610.407t



1981	656.602t
1982	724.237t
1983	797.263t
1984	893.586t

De maritieme trafiek in 1984 werd verwezenlijkt door 627 koopvaardijsschepen (+ 17%) met een gemiddelde eenheidstonnenmaat van 919 BRT. Nagenoeg 80% van dit aantal waarde onder Britse, Westduitse, Nederlandse en Franse vlag.

Aan- en afvoerpakketwaren in absolute waarde praktisch equivalent en ook de respectievelijke groeivoet lag ongeveer even hoog. Aldus samengevat:

<b>Zeeverkeer</b>	<b>Absolute hoeveelheid</b>	<b>Evolutie 84/83</b>
<b>1-12/1984</b>		
Aanvoer	444.241t.	+ 12,2%
Afvoer	449.345t.	+ 11,9%

<b>Totaal</b>	<b>893.586t.</b>	<b>+ 12,0%</b>
---------------	------------------	----------------

Qua goederenstroom bleef Brussel in hoofdzaak een haven voor chemische produkten, metaalfabrikaten, landbouwprodukten en bouwmaterialen. Van deze vier trafieken waren de metaalfabrikaten en landbouwprodukten bijzonder expansief in 1984 en dit zowel bij aan- als bij afvoer. Daarentegen waren de chemische produkten slechts bij aanvoer winstgevend en de bouwmaterialen alleen bij afvoer expansief, wat aan beide trafieken een negatief eindsaldo bezorgde.

Bij de kleinere zeeverkeer noteren we een forse vooruitgang qua afvoer van vaste brandstoffen, terwijl de steengroevenprodukten verlieslatend zijn bij aan- en afvoer. De evolutie van het maritiem verkeer in de Brusselse haven kunnen we dus met volgende cijfers samenvatten:

<b>Zeeverkeer</b>	<b>Absolute hoeveelheid</b>	<b>Evolutie 84/83</b>
<b>1-12/1984</b>		
Chemische prod.	414.193t.	- 3%
Metaalfabrikat.	167.574t.	+ 34%
Landbouwprod.	99.931t.	+ 117%
Bouwmater.	91.767t.	- 8%
Steenkool	37.758t.	+ 116%
Steengroevenpr.	12.040t.	- 29%
Diverse	70.323t.	-

<b>Totaal</b>	<b>893.586t.</b>	<b>+ 12%</b>
---------------	------------------	--------------

De gunstige evolutie van de zeegoederenverkeer leverde in globo een meerwaarde van ruim 96.000 ton of 12% ten opzichte van 1983. Dit was hoofdzakelijk te danken aan de metaalfabrikaten (+ 42.000t.) en de landbouwprodukten (+ 54.000t.) zoals we hierboven aantoonde.

## Ook binnenscheepvaartverkeer op Brussels zeekanaal vrij expansief

Over nu naar de trafiek per binnenschip, alwaar het aanvoerpakket ruim 2/3 van het totale verkeer vertegenwoordigt. Het steeg in globo met 625.000 ton (+ 10,7%) in 1984 dank zij vrij expansieve lossingen van voedingswaren (+ 74.000t.), vaste brandstoffen (+ 190.000t.), chemische produkten (+ 164.000t.) en koolwaterstoffen (+ 177.000t.).

Qua afvoer per binnenschip liep het groeiritmte nog hoger op, nl. 17,4% (+ 105.000t.) in globo en dit was eveneens te danken aan de ladingen van voornoemde goederensoorten, die respectievelijk 86.000t., 50.000t., 32.000t. en 16.000t. vooruitgang boekten.

Tenslotte het doorvoer, dat globaal met slechts 0,6% (+ 12.300t.) omhoog ging in 1984 want hier waren alleen de steengroevenprodukten, de vaste brandstoffen en de chemische produkten winstgevend. Aldus kunnen we volgend résumé afdrucken:

<b>Binnenvaart</b>	<b>Absolute hoeveelheid</b>	<b>Evolutie 84/83</b>
<b>1-12/1984</b>		
Aanvoer	6.379.336t.	+ 10,7%
Afvoer	703.784t.	+ 17,4%
Doorvoer	1.962.063t.	+ 0,6%

<b>Totaal</b>	<b>9.045.183t.</b>	<b>+ 8,9%</b>
---------------	--------------------	---------------

Meer details over de zes belangrijkste binnenscheepvaarttrafieken van het Brussels zeekanaal vinden we in onderstaande tabel:

<b>Binnenvaart</b>	<b>Aan- en afvoer</b>	<b>Doorvoer</b>
<b>1-12/1984</b>		
Koolwaterstoffen	2.930.544t. (+ 7%)	382.265t. (-27%)
Chemische prod.	1.383.750t. (+ 16%)	207.780t. (+ 13%)
Steengroevenpr.	1.399.016t. (- 9%)	503.238t. (+ 8%)
Vaste brandst.	744.868t. (+ 48%)	400.045t. (+ 18%)
Landbouwprod.	341.230t. (+ 89%)	84.729t. (- 9%)
Bouwmaterialen	133.669t. (+ 6%)	1.287t. (-69%)
Diverse	210.045t.	382.719t.

Overzichtelijk beschouwd was 1984 een gunstig jaar voor de haven van Brussel. Typend was de algemene achteruitgang van de bouwmaterialen en steengroevenprodukten, terwijl alle andere trafieken winstgevend waren, inzonderheid de landbouw produkten en verse brandstoffen. Bij deze evolutie speelden zowel conjuncturele factoren als lokale toestanden een voorname rol.





## De zee en de kunst

# LOUIS SERRUYS

Door Norbert HOSTYN, Licenciaat Kunstgeschiedenis - Conservator Stedelijk Musea Oostende

### Biografische gegevens:

Geboren te Oostende op 9 jan. 1820 als zoon van Louis François Joseph (Oostende 1793-1858) en Justine-Charlotte de Bal (1796-1851). S. had nog twee zusters: Sophie-Marie (\*1817) en Adèle (1818-1856). Hijzelf bleef ongehuwd. S. overleed te Moere op 15 juli 1873. De familie S. was een belangrijke en gegoede Oostendse familie, die tal van reders, advocaten, notarissen en politici in haar rangen telde.

Louis Serruys genoot zijn artistieke vorming omstreeks 1842 bij de Brugse marineschilder Paul-Jean Clays (1817-1900). Hij woonde toen trouwens te Brugge. Daarna vestigde hij zich in de Kaaistraat 52 te Oostende en op het einde van zijn leven woonde hij te Moere waar hij burgemeester was.

Van 1843 tot 1863 stelde Serruys tentoon tijdens de officiële Belgische kunstsalons te Brussel, Antwerpen, Gent en in de provincie. In tegenstelling tot de meesten van zijn collega's-marineschilders was hij echter zeer onregelmatig in zijn deelneming aan die salons. Het geschilderde oeuvre

van S. bestaat uitsluitend uit marines en rivierlandschappen in romantisch-realistische stijl. Zijn werken evenaren echter niet de kwaliteit en de inspiratie van meer bekende marineschilders van zijn tijd: P.-J. Clays, F. Musin, H. Schaep of L. Verboeckhoven. Zijn marines zijn wel van belang voor de iconografie van de Noordzeekusten.

De lijst van Louis Serruys voornaamste schilderijen ziet er als volgt uit (telkens voorafgegaan door de tentoonstelling waar ze te zien waren): Brugge, 1843: Oostende gezien vanop de brug der jachtsluis; Brussel, 1845: De haven van Fécamp, Normandië; Brussel, 1848: Het strand te De Panne; Mechelen, 1849: De Maas bij mooi weer; Antwerpen, 1849: Gezicht op Dover Castle; Brugge, 1850: Schipbreuk van de Emilie te Oostende op 17 dec. 1849; Antwerpen, 1852: Zeeslag anno 1677; Brussel, 1854: Schipbreuk; Mechelen, 1855: Strand nabij Adinkerke; Brussel, 1863: Stoomschip op de rede van Fécamp bij Stormweer. Twee schilderijen van S. in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende (Dover Castle en Shakespeare Cliff te Dover) verdwenen in de vlammen tijdens de brand van het Oostendse stadhuis in 1940.



GEZICHT OP EEN NEDERLANDS HAVENSTADJE - Louis Serruys

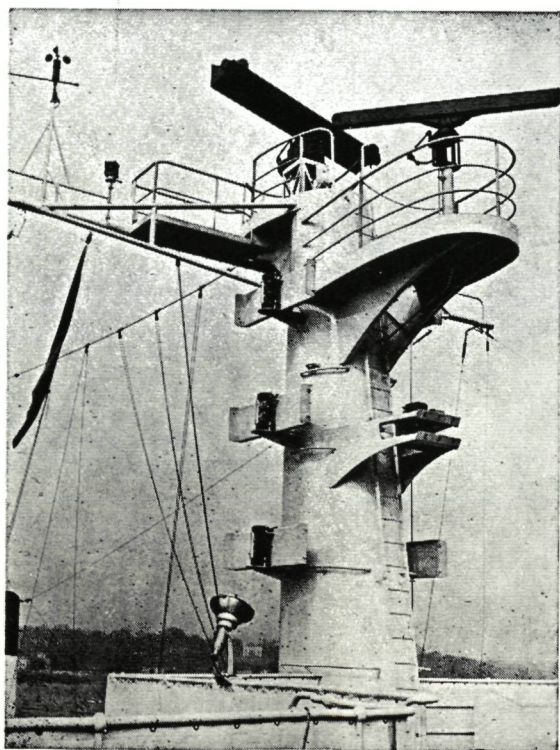
Dit schilderij, één van de weinige gekende van Serruys, geeft ons wellicht een typisch voorbeeld van zijn kunst: het is kunst van de betere dilettant, die nooit de hoogten behaalt van zijn professionele tijdgenoten. Maar dat was wellicht ook niet de bedoeling.

Uit het werk straalt kalmte, rust en het geheel heeft toch wel enige charme. Het havenstadje konden we momenteel nog niet identificeren.

Oostende, Privéverzameling



# CMB



**n.v. E.N.I. s.a.**

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.  
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389  
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81  
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties  
Branddetectie  
Scheepsherstelling  
Elektrische installateurs van  
de Fregatten E71 en  
de mijnenjagers CMT



## OVER HET GEVEN VAN MISTSEINEN

door Oppermeester J.-B. Dreesen

Varen in de mist is en blijft, ondanks alle moderne navigatiemiddelen, een gevaarlijke onderneming. Mettertijd kreeg de zeeman echter een ganse reeks middelen ter zijner beschikking om tijdens de mist aanvaringen te voorkomen. Sommige van deze toestellen ontstonden op een eerder toevallige wijze.

Er zijn de, door het Zeeaanvaringsreglement, vereiste signaalbronnen waarmede schepen moeten uitgerust zijn tot het geven van mistseinen.

Daarnaast bestaan nog diverse andere signaalbronnen die op haveningangen, lichtschepen, boeien, enz. zijn aangebracht.

Bij deze apparaten kan de toon, alnaargelang de constructie, opgewekt worden door te blazen met de mond, door het gebruik van samengeperste lucht of stoom, door middel van electriciteit, door een mechanische ingreep of gewoon door de golfbeweging. De toonhoogte kan zeer verschillend zijn.

Aan boord zijn de SCHEEPSTOETER, de FLUIT of SIRENE, de mechanische MISTHOORN, en de KLOK voorzien. Werktuigelijk voortbewogen vaartuigen geven de signalen op de fluit of sirene, de zeilschepen op de misthoorn en gesleept worden de vaartuigen op de fluit of op de misthoorn. Aan de hand van het gehoorde mistsein kan men bij benadering uitmaken met welk soort vaartuig men te maken heeft.

Fluiten en sirenen worden niet alleen gebruikt voor het geven van mistsignalen maar ook voor het geven van UITWIJKSIGNALEN, voor het geven van ATTENTIESEINEN en NOODSIGNALEN. Bovendien kunnen met de fluit berichten worden gegeven door middel van morsetekens. Ook met de BOOTSMANSFLUIT kan men berichten en orders overbrengen. De signaalbronnen die op haveninstellingen, lichtschepen, boeien, enz. zijn aangebracht zijn op hetzelfde principe gebaseerd van de aan boord gebruikte apparatuur maar wijken veelal af in de constructie.

De DIAFOON is een dubbeltonige luchtfluit die een krachtige lage noot van ongeveer 180 HZ geeft.

De NAUTOFOON, ook wel eens LOEIHOORN genaamd, is een door electriciteit aangedreven versterkerinstallatie die een mistsein, bestaande uit een hoge noot, produceert. De ELECTRISCHE MISTHOORN geeft een krachtige noot uit de middenklasse.

De MISTSIRENE geeft een middelmatige sterke hoge of lage noot of beide gecombineerd.

Een MISTKANON is een acetylene kanon dat een heldere flits geeft.

Het KNALMISTSEIN bestaat uit een explosie die op een zekere hoogte boven de grond of het wateroppervlak plaatsvindt.

Een MISTBEL of MISTKLOK wordt mechanisch aangedreven of door de golfbeweging. De kracht ervan is afhankelijk van het gewicht van de klok. Wanneer aangedreven door de golfbeweging is het geluid zeer onregelmatig. Berucht en bekend als mistgebied zijn gebieden waar de koude zeestromingen (o.a. Newfoundland of voor de Zuid-Amerikaanse kust boven de Perustroom) dicht onder de

wal komen. Het is dan ook in een van deze gebieden, Newfoundland, dat de basis ligt van de eerste efficiënte misthoorn.

Een muzikleraar, Robert Foulis, die in Sint-John, New Brunswick, Canada woonde, was, zoals veel van zijn medeburgers, ten eerste begaan met het groot aantal scheepvaartongevallen die in en buiten de haven hun oorsprong vonden bij de mist. Op een mistige avond in 1854 was Robert Foulis op weg naar huis terwijl hij luisterde naar de klanken van een piano. Hij had namelijk zijn dochter de opdracht gegeven wat te oefenen terwijl hij om een boodschap ging. Hij kreeg echter geen enkel geluid te horen dan toen hij zeer dicht bij het huis was en dan nog niet meer dan een zware lage noot die af en toe doorkwam. Hij ondervond ook dat naarmate hij dichter bij het huis kwam, hij meer noten te horen kreeg tot hij op een gegeven ogenblik het muziekstuk herkende dat zijn dochter speelde. Toen ging er plots een licht bij hem op. Hij liep naar binnen en vroeg zijn, verwonderde, dochter om traagjes de notenbalk, van hoog naar laag, te blijven spelen. Hij ging naar buiten de mist in, deze maal met een uurwerk in de hand. Foulis wandelde nu honderd welafgemeten passen voor hij stopte. Sommige van de hogere noten waren niet meer te horen. Hij liep verder terwijl hij stopte op regelmatige intervals, tot hij alleen nog maar de lage noten kon horen.

Uiteindelijk stopte hij toen een laatste, zware, basnoot nog juist hoorbaar was.

Foulis was overtuigd dat hij een oplossing voor het, zeer, belangrijke vraagstuk van het betrouwbaar en hoorbaar mistsignaal. Meer dan eens was al gebleken hoe onbruikbaar scheepsklokken, kanonnen en andere geluidsmachines waren op enige afstand in de mist.

Maar nu wist hij het. Men had voordien steeds te hoog in de toonladder gezocht. Het liep echter niet helemaal van een leien dakje. Het ging hem zoals met zoveel uitvinders; hij moest de mensen, die het voor het zeggen hadden, eerst overtuigen.

Hij werkte een stoommachine uit waaraan een fluit verbonden was, die een lange, lage, noot produceerde. Het duurde echter tot 1859 vooraleer hij zijn toestel mocht installeren op Partridge Island, aan de ingang van St.-John's Harbour. Toen moest hij nog drie weken wachten alvorens hij het bewijs van de deugdelijkheid van zijn toestel kon geven. Op een nacht kwam de scheepvaart door de dichte mist tot stilstand. Zijn helper op Partridge Island stookte de ketel op en wat later klonk een zware, lage toon doorheen de mist naar zee toe en over de stad.

De eerste stoommistfluit bewees haar degelijkheid. Nu ging het vlug. Het nieuws vloog de wereld rond en reeds korte tijd nadien werd zijn STOOMMISTFLUIT in alle belangrijke havens toegepast. Duizenden zeelieden mogen FOULIS en zijn dochter dankbaar zijn voor hun bijdrage tot de veiligheid van de scheepvaart.

Op het gerechtsgebouw van St.-John herinneren twee plaketten aan deze eenvoudige muzikleraar en zijn uitvinding.



## WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen : energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.  
Om de vooruitgang te kreëren.



ESSO. BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

## **KB-Vernieuwbouwlening**

Maak nú van uw "home"  
een "sweet home"

Beter bij de bank van hier

50 JAAR





# Trop fort n'a jamais manque... ou à bon entendeur salut!

par Saint Bernard du Spuikom

C'était un vendredi 13!

Le ciel était bas et il bruinait sur le port.

Son sac de marin sur l'épaule, Pierre Labigaille se rendait d'un pas alerte vers les docks. Chemin faisant, il croisa tout à tour un chat, le curé de la paroisse et une jolie femme dont le regard pénétrant le mit en émoi. Plus loin, au détour d'une ruelle, il déboucha enfin sur les bassins, où de grands voiliers semblaient impatients de reprendre le large. Arrivé à la coupée d'un élégant 4-mâts bapitsé JOBERTHE, il fut tout surpris d'y voir son ami Jean-Louis, lieutenant aux armées, qui l'attendait pour lui souhaiter « bon voyage ».

Après une chaleureuse poignée de main en guise d'adieu, Pierre Labigaille mit fièrement son sac à bord de ce qui allait devenir « son » voilier pendant de longs mois. Celui sur lequel il embarquait pour sa première campagne, à destination de Callao, sur la côte du Chili.

Vers midi, le navire fut déhalé et gagna lentement la haute mer. Dès les premiers jours, notre novice tenta vainement de s'amarrer. Las! son inexpérience de la mer accentuait encore sa maladresse. Ainsi, au cours d'une tempête à l'ouvert de la Manche, un coup de roulis le fit culbuter et la moque de sel destiné à la soupe de l'équipage se répandit sur le sol, sous le regard moqueur du gargouillou. Une autre fois, alors qu'il était chargé de vider le fourneau, il balança cendres et charbon par-dessus le mauvais bord, celui au vent. Au fil des jours, ses mésaventures se succédèrent et firent bientôt l'objet de regards désapprobateurs des vieux loups de mer du bord.

Plus tard, au large d'El Ferrol, un grain violent s'abattit brusquement sur le voilier. Deux voiles hautes furent emportées ainsi qu'un matelot occupé à charger le hunier volant avant.

L'état de la mer rendant tout sauvetage impossible, le malheureux se perdit rapidement dans la tourmente.

Les jours passèrent et le voilier, bon marcheur, taillait gaillardement sa route, poussé par les alizés du nord-est. Mais un midi ceux-ci vinrent à faiblir et le navire se trouva bientôt en calminé.

Les hommes de la bordée au repos qui rapiéçaient leurs nippes sur le gaillard d'avant, scrutèrent l'horizon, mais rien n'indiqua les raisons de ce brusque changement. Le Grand-Mât, debout sur la dunette, était lui aussi aux aguets. Pour appeler le vent, il jeta discrètement une pièce de monnaie par-dessus la rambarde, lui qui n'était pas superstitieux pour un sou. Mais rien n'y fit!

C'est alors que stupéfait on remarqua, près du bossoir, le novice qui sifflait gaiement. Un vieux gabier l'invectiva en ces termes: « Hé! là patouillard Labigaille, viens-là que je te tabasse un peu les écouteilles; t'apprendrai moi, le respect des usages dans notre monde... »

Assis au bar de l'Auberge du port, un vieil homme soli-

loquait depuis un moment, remuant ses souvenirs. Puis se tournant vers moi, il me dit: « Comprenez Monsieur, qui devant le ton sans appel de ce gabier grignoux, je me suis senti tout déventé et prêt à brasser carré! ».

J'écoutais son récit depuis un moment et j'étais avide de connaître la suite. Le verre de tafia que je lui offris le mit en verve et Pierre Labigaille enchaîna.

« Ce que je vous raconte Monsieur, se passait il y a bien des années. Je n'étais encore qu'un adolescent quand j'embarquai pour la première fois au long cours. Et c'est à coup de bottées dans le gaillard d'arrière que j'appris ce dur métier. Que je suis devenu un homme! Ce vieux gabier qui autrefois faillit me tosser durement, se révéla par la suite un véritable Père de Mousse pour moi; c'est lui qui m'initia longuement à la mer, à ses us et à son langage.

Au néophyte que j'étais, il expliqua que c'était faute de ne pas avoir respecté les tabous marins que j'avais attiré tant de malheurs à bord.

Bien sûr, ce n'était pas ma faute si la barque avait été rebaptisée, ni qu'elle avait pris la mer un vendredi; mais rien de fâcheux ne serait arrivé si avant le départ je n'avais rencontré un curé, un chat et une femme. Si on ne m'avait souhaité « bon voyage » et si je n'avais renversé du sel sur le sol, ni balancé des cendres par-dessus bord. Et, suprême outrage à la superstition, j'avais sifflé, ce qui fit fuir le vent.

J'avais assurément accumulé tous les mauvais présages du répertoire. Aussi, pour me racheter de mes crimes, pour conjurer le mauvais sort, on m'obligea à poser une pièce d'un sou au pied du mât de misaine, à conserver une pincée de sel au fond de ma poche et à retourner au bossoir pour y siffler, mais doucement cette fois, pour appeler la brise!

Lorsqu'enfin celle-ci se leva, je dus raccomoder des vêtements afin d'attacher le vent au voilier. Comme pénitence enfin, il me fallut aller siffler doucement à l'avant, pour inciter les marsouins qui jouaient dans les remous de l'étrave, à demeurer sous la guibre, à portée du harpon!

J'exécutai tout cela sous l'oeil attentif du vieux gabier, car c'était assurément un Frère-la-côte qui avait bourlingué toute sa vie. Il avait le droit de 'cracher au vent, affirmait-il, car les trois Caps avaient passé'. Certes il groumait parfois, mais allait toujours de l'avant. Et lui, il n'avait jamais baisé l'aviron tordu!

Ma première campagne mon bon Monsieur, fut longue de 11 mois, au cours de laquelle rien ne me fut épargné. Ni les tempêtes, ni le Cap Horn, ni les calmes plats. Mais elle fut aussi très enrichissante à bien des points de vue.

J'appris entr'autre à mieux cerner la personnalité des hom-



mes d'équipage. Celle du Grand-Mât, par exemple. Homme taciturne et secret, comme bien des capitaines de haut bord. Qui portait beau son titre d'Albatros, pour avoir commandé des voiliers de tous types au Horn.

C'était un meneur d'hommes et un torcheur de toile, capable de faire donner 10 noeuds à n'importe quel rafiot. Il avait d'ailleurs pour devise : «Toujours les bateaux sont bons, quand sur la dunette et le pont les hommes le sont» et «Navire qui va tanguant est comme cheval à Bertrand qui galopait fringuant, mais n'allait pas de l'avant».

Il en avait ramassé des coups de bran, embarqué des baleines numéro un, subit des pioles aux quatre coins du globe et étalé des vents debout. Mais jamais il ne mollissait quand son navire, à mâts et à cordes, fuyait un sacré vant de foutro. Toujours paré qu'il était le capitaine. Car de la justesse de ses prévisions dépendait souvent le succès d'une traversée. «Mentira souvent qui prédira le temps, mais beaucoup moins pourtant, s'il est observant», confiait-il parfois à ses collègues.

Sa longue expérience en ce domaine faisait de lui un marin réputé. Bien que gardant toujours un oeil sur le «sorcier» et un dans la mâture, il faisait souvent référence aux dictons des Anciens pour augurer de l'évolution du temps. Ces dictons et tirades populaires où tout était sujet d'inspiration.

Les étoiles par exemple : «Quantité d'étoiles tombant, signe de vent», «Vers le bord où file une étoile, le vent soufflera dans la toile!».

Le soleil : «Soleil à haubans, pluie et vent»; «Aube haute, voiles basses»; «A son lever grand soleil, petit vent; à son coucher petit soleil, grand vent»; «Lorsque le vent contre le soleil tourne, Marin ne t'y fie pas, car bientôt il retournera».

La lune : «Au lever et coucher de lune, veille les mâts de hune»; «Cercle de lune n'a jamais cassé mâts de hune, mais souvent les a bien branlés»; «Lune claire brillant à son premier croissant ou à son plein, bon quart pour le marin».

L'arc-en-ciel : «Vent de Noroît, balai du ciel, beau temps après un arc-en-ciel»; «Arc-en-ciel coloré, couleurs vives doubles ou triples, signe de pluie».

Les éclairs et le tonnerre : «Si plus de tonnerre que d'éclairs, le vent viendra du côté du tonnerre»; «Tonnerre»; «Tonnerre en bruit continu, annonce vent fort sans pareil»; «Tonnerre en hiver, marin ne sois pas fier»; «Le feu St. Elme sur les mâts, annonce de vent grands ébats».

Les grains et brises : «Suroît le doux, quand il se fâche est le plus fou»; «Vent de nordé jour il fraîchit, nuit il se tait; c'est le contraire aux alizés»; «Si la pluie précède le vent, veille aux drisses: si la pluie après le vent, borde et hisse».

Les brumes et nuées : «Brouillard après un mauvais temps indique retour de beau temps»; «Brume de mer, vent de terre»; «Nuages étendus et fouettés annoncent un vent frais entêté»...

Après le Grand-Mât, Pierre Labigaille passa en revue quelques autres figures du bord.

«Sur mon 4 mâts continua-t-il, il y avait 'Dré, le Store-keeper. Né avec la voile, il fila son cordage par le bout le jour où le dernier voilier fit son trou dans la salée. Sa vie c'était la mer; son refuge, l'univers clos d'un 3 ou 4 mâts; ses compagnons, les chats. Mais le comportement de tous les autres animaux lui était prétexte pour prédire les états d'âme de la mer. Sa clairvoyance en ce domaine était devenu légendaire.

«Chats qui poils et pattes lèchent, sont signe de pluie et de vent»; «Chat passant pattes sur l'oreille, s'il vient beau

temps sera merveille»; «Cri de huard donne l'alarme de grand vent et grosses lames»; «Bandes d'oiseaux de mer se réfugiant à terre, tempête va venir de forte manière»; «Vaches à bord flairant l'air et les pieds lèchant, signe assuré de mauvais temps»; «Chiens tristes se roulant, se couchant à couvert, bientôt de mauvais temps vous aurez un revers»; «Les marsouins vont très souvent du côté d'où viendra le vent»; «Sauts de baleines, grosses brises prochaines; mais sauts plus hauts, tempêtes au plus tôt».

Le Bosco lui, était un rude personnage de marin qui avait fait ses classes dans le Grand Métier. C'était un cormoran comme on disait alors, un couinier souvent mal bordé, mais toujours stand-by pour donner la mains au bateau quand il le fallait.

«Une main pour le bord, une main pour toi; mais si la barque souffre, ajoute-lui trois doigts» qu'il disait!

Il faisait partie de cette race d'hommes nés avec un aviron dans la main et qui chaffustait tout hale-bouline pas assez prompt à la manoeuvre.

Pourtant à l'escale, lorsqu'il s'embossait nord-et-sud chez l'hôtesse pour estroper une bouteille en compagnie de poulies-coupées, il aimait à voir la bigaille se presser autour de lui, les écoutes brassées carré. Et tandis que la nuit descendait sur le Grand Océan, il leur distillait sa science sous forme de tirades. Elles étaient certes plus prosaïques que celles du Pacha et dites avec plus de verdeur, mais cela n'altérait en rien la réalité de son propos, ni sa parfaite connaissance des choses de la mer.

«Vent du Noroît et belle putain ne se lèvent jamais matin»; «Ciel bouché nuées cuivrées, doublées sans mouvement, tu regretteras l'hôtesse avant un grand moment»; «Ciel pommelé, filles fardées, ne sont jamais de longue durée»; «Temps de mirage, vent d'amont; pour fuir la fille sera bon»; «Les mains sèches? bientôt matelot le cul dans l'eau»; «Vent debout, vent debout sans fin; qui n'a pas payé sa putain?»; «Fond de cale puant fort, à la pompe point d'effort».

Quand à juger de la valeur d'un homme, il prétendait que : «Du marinier les mains disent mieux qu'un parchemin». Ce Bosco là n'avait aucune estime pour les incapables ou pour ceux qui naviguaient comme un sac, fussent-ils officiers. Cet affirmait-il : «Sans courant et ababouiné, tout un chacun sait naviguer»; ou encore : «Embarrassé comme capitaine de petit navire, qui perd le Nord quand il vire». Ni aucun respect pour ces marins qui abandonnaient la voile pour aller se «prostituer» sur les vapeurs. Sur des tournebroches, comme il les appelait. Honte à ces bouchons-gras, ces pieds-noirs, ces chafustards, ces charbonniers, qui préféraient l'atmosphère surchauffée des bouzines et actionner des chaudrons à longueur de quart, pour faire avancer ces baïlles à escarbilles de malheur. Tant pis pour eux : «Quand on a signé avec le Diable, il fait naviguer avec le Diable!».

A Callao, au quai ou dans les rangs, les jours s'écoulaient au rythme du chargement de la cargaison et des récits contés par les Aînés, le soir, au grand panneau.

Un matin on sonna le branle-bas général en vue du départ. Attelés au cabestan, les hommes remontèrent l'ancre en chantant l'une de leurs célèbres chansons à virer. Tandis que d'autres oeuvraient dans la mâture.

L'ordre du Second fusa de la dunette : «Hissez le grand foc, tout est payé». Puis se tournant vers le Pacha, il ajouta : «Chacun est à son poste, le navire est droit».

A présent, seuls des souvenirs agréables liaient encore ces marins à la terre. Ils laissaient derrière eux des campagnes d'un moment et les splendeurs sauvages de la Cordillière des Andes.

«A terre huit jours de folie, puis à bord souffrir un an: triste sort!» Aussi, pour étaler leur nostalgie et se donner du courage proclamaient ils : «Connaissements signés, à la terre



ne faut plus penser», ou bien: «Quand au départ on a tiré la planche, chacun à bord est sur la hanche.»

A débouquer de la rade, une légère brume recouvrait la mer, ce qui inspira un matelot en ces termes: «Brume du Callao, vingt gouttes pour le plein d'un seau».

Les augures étaient favorables cette fois, et de fait, le retour s'effectua sans incidents notoires.

Le Cap Horn fut doublé avec: «Petite voile à grand vent convient au sage souvent, car Marin, pour bien naviguer, à grand vent il faut céder car tu n'es pas fort comme cap'taine Nord».

Une veille attentive fut cependant de rigueur dans ces latitudes australes car: «Si brusque haleine d'air te glace jusqu'aux tripes, c'est gros glaçon au vent, qui passe à la dérive».

Mais, passés ces dangereux parages, l'Atlantique s'ouvrit en grand devant le JOBERTHE. Après avoir dépassé Tristan da Cunha ne dit-on pas: «Entre St. Hélène et

l'Ascension, la plus belle des navigations».

Et ensuite: «Allizés du Nordet, le plus beaux vents de la carte, leur donne son regret celui qui s'en écarte». Enfin en Manche, Groix se dessina à l'horizon: «Qui voit Groix, voit sa joie; qui voit Belle-Ile, cingle sans péril».

Ah, Monsieur, que d'aventures vécues depuis. J'en ai connu des voiliers des capitaines et des escales. A présent je suis un vrai bat-la-houle, apte à étaler ces coups de chien qui font chavirer les morues et capable de faire barbe au vent. Comme un vrai marin, quoi!

Mais je n'oublierai jamais que c'est la mer qui prend l'homme et non l'inverse.

Sur ce il saisit son verre et le vida cul-sec.

Un peu chargé sur les hauts, il se déhala du bar, se signa et me largua sans dire adieu.

Alors que le jour se levait sur le port, je me surpris à répéter:

«Capitaine à l'honneur et marin au malheur;

«Puis tous deux aux requins:

«C'est bien ...

## LES ENTREPRISES DE ONDERNEMINGEN



74-76, Louis Mettwielaan, bus 2  
1080 Brussel 1080 Bruxelles

construisent le Dock Militaire pour la Force Navale  
à Zeebrugge

bouwen het Militair Dok voor de Zeemacht te Zeebrugge

**EEN UITSCHIETER**

**IN DE GRAFISCHE  
INDUSTRIE**



**Drukkerij Goekint** p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.



# De Vikingen

door Eerste Meester Chef A. JACOBS

Onverbiddelijke avonturiers? Doldrieste ontdekkers? Mischien wel voor de schrijvers van historische romans en jeugdboeken. Voor de historici, de archeologen en andere wetenschappers hadden de Noormannen echter een heel ander Profiel. Het historisch belang is enorm. Zij maakt een integrerende episode van de Europese geschiedenis uit. Oorspronkelijk waren de Vikingen nuchtere boeren, voortdurend in conflict met elkaar maar gehoorzaam aan hun strenge moraalcode. Zij bouwden de beste en snelste schepen van hun tijd, zeewaardige zeilschepen die op een vlak strand konden landen. Ze enterden de kusten van Europa, plunderden de volkeren van het vasteland en drongen diep hun landen binnen. Ze waren van alle markten thuis, deze vaardigheden maakten van de Viking een boer, handelaar, ontdekker, zeerover, held, schurk, moordenaar, kunstenaar, minachters van de staat, maar onvoorwaardelijk trouw aan de familieclan.

Een ding staat vast de Noormannen waren alles behalve fijnbesnaarde zieltjes die uit het noorden van Europa, meer bepaald uit Zweden, Noorwegen en Denemarken, kwamen. De talrijke stammen woonden tamelijk onafhankelijk van elkaar, waren nauwelijks georganiseerd en leefden in de gelukzalige toestand van staatsloosheid. Een van de mogelijke oorzaken van de expansiedrift van de Noormannen was het Vikingerecht waarbij de oudste zoon alles onverdeeld erfde en de andere zonen maar moesten zien hoe zij het rooiden en naar andere inkomsten moesten uitzien. Een andere mogelijke oorzaak was dat er te weinig land was en de grond te uitgeput. Er was in die tijd duidelijk een overbevolking. Interne twisten zorgden onder de vechtersbazen uiteraard ook voor verliezers en die konden dan door middel van zeeroverstochten hun frustraties wegwerken. Magister Adam zou wel eens een klare kijk op de zaak kunnen gehad hebben door te verklaren: «door armoe uit hun vaderland verjaagd, zwerven zij in de hele wereld rond en brengen door zeeroverij thuis, wat anderen in andere landen voortbrengen. «Al in het begin van de 9e eeuw hadden de Vikingen de smaak van hun geslaagde rooftochten zo te pakken gekregen dat zij vanaf toen de zaak «groots» gingen aanpakken.

Op 8 juni 793 lieten de Vikingen voor het eerst van zich horen ze vielen het Hebriden-eiland Lindisfarne aan de oostkust van Northumberland binnen en zaaiden dood en vernieling- en haalden buit binnen. Een jaar later deden zij een inval in de kloosters aan de Engelse oostkust en in 795 moest het klooster van de heilige Columba op Jona eraan geloven. Eveneens kregen de nederzettingen op het Noordierse eiland Lambey ongewenst bezoek. In 797 moest Kintyre in Schotland en het eiland Man eraan geloven. In 799 waren de eilanden voor de Friese en Aquitaanse kusten aan de beurt. In 800 maakten ze zich meester van de Faroer. In het jaar 810 deed een opmerkelijk figuur van zich spreken: David met de Slinger-alias Koning Godrik van Denemarken die het aandurfde Karel de Grote de trot-

seren en ervoor zorgde dat wel degelijk rekening met hem gehouden werd. Hij landde met 200 bodems te Friesland en verzekerde zich aldus een strategische positie. Na zijn dood en die van Karel de Grote heerste er tussen de twee rijken een betrekkelijke vrede die echter niet lang duurde en onttaarde in Plunderingen vanwege de Noormannen tot aan de monding van de Seine. De kronieken van die jaren (van 834 tot 840) vermelden verwoestingen in: Friesland, Utrecht, Dorestad, Antwerpen, Walcheren, en vele andere streken. De Noormannen hadden geen last van een slecht geweten, voor hen waren de overvallen een wettige vorm van broodgewin. In 841 werd de stad Rouan platgebrand. In 843 viel Nantes. In 845 brandde Hamburg en Parijs. Het aantal Noormannen groeide drastischer aan.



Yv. 1356

In Hamburg meerden toen 600 Vikingschepen aan. Diegene onder de bevolking die niet kon vluchten werd genadeloos afgeslacht of verkracht, ook werden jonge vrouwen als oorlogsbuit meegevoerd. Nadien moesten Parijs en Rouan eraan geloven en werden de twee steden naar Noors gebruik platgebrand. Op 12 april 879 ontscheepten zij in de Scheldemonding en enkele dagen later stond Gent in lichtlaaie. De Vikingen trokken verder tot in de Provence en nog steeds was de bevolking zo getraumatiseerd dat zij geen enkele tegenstand durfden bieden. Het duurde tot 887 vooraleer enige weerstand van betekenis werd waargenomen. Arnold van Karinthië dreef de Vikingen nabij Leuven de Dijle in. Met duizenden vonden ze in deze rivier de dood. De Vikingse nederlaag aan de Dijle had een zeer grote psychologische invloed. Het aureool van de onoverwinnelijkheid van de Vikingen was verdwenen. De bevolking van de steden bleken vastbesloten om van nu af aan flink weerstand te bieden. Daar de Vikingen in feite een slecht georganiseerd volk was, waren hun eigen kusten zeer kwetsbaar en blootgesteld aan invallen. Deze situatie leidde in 911 tot het compromis van de stichting van het hertogdom Normandië.



De Noormannen bevonden zich in een typische remisepositie, zij ontmoetten hardnekkige tegenstand telkens zij hun gebied te buiten gingen. De fronten lagen vast. Er was geen concreet oorlogsdoel meer. De status quo werd gelegaliseerd. In 912 liet hertog Rollo zich dopen en dit luidde meteen het einde in van de aanvallen van de Vikingen op West-Europa. Om een idee te hebben van de situatie van de Vikingen kan men stellen dat het gebied waar tijdens de Tweede Wereldoorlog de invasieveldslagen plaatsvonden, omstreeks 900 stevig in handen van de Vikingen was. De «Barbaren van het Noorden» hielden zich 150 jaar lang koest maar toen dreef nieuwe onrust hen terug naar vreemde kusten. Engeland en Sicilië werden onder de voet gelopen. Aan de Atlantische Oceaan was het al Vikingen wat de klok sloeg. Ze hadden Europa stevig in de handgreep. Engeland had sinds het begin van de Noordse invasie ruim haar deel gehad. Vanaf 835 spoelden grote golven Vikingen over Engeland, in 838 plunderde de bemanning van 350 drakenschepen Canterbury en London. In 850 werd door de indringers voor het eerst in Kent overwinterd. Dat dit niet vreedzaam verliep hoeft geen betoog. In 866 landden drie grote heidense legers onder de leiding van de gebroeders Ivar, Ubbe en Halvdan. Zij namen York in. In 867 werd heel Northumberland onder de voet gelopen door de verenigde Deens-Noorse strijdmacht. In 871 was alle land ten noordoosten van de Theems in Vikingse handen.



Yv. 705

Koning Alfred de Grote was de eerste die het verzet in Engeland methodisch organiseerde en er in slaagde de Vikingen Zuid-Engeland uit de manoevreren. Hij bouwde een eigen vloot en hij gaf de Scandinaviërs een lepel van hun eigen medicijn door ze met zijn vloot aan te vallen voor ze konden landen of door ze te beletten met hun buit weer zee te kiezen. Uit die instelling is de «Royal Navy» ontstaan. De Vikingen, «het grote leger», vonden het toen geraadzaam hun geluk op het vaste land te gaan zoeken, met het gekende gevolg van schrik en ontsteltenis in Frankrijk. Ten noordoosten van de Theems lag de zaak anders, daar kon men de Noormannen moeilijker de baas en zij wisten zich eeuwenlang te handhaven. De Noren waren meesters in de techniek van «eilandje springen» en hadden reeds lang de groene groep eilanden midden in de warme golfstroom, met de door grazige weiden beschutte havens gekoloniseerd. De Shetlandeilanden waar het hier over gaat dienden dan ook als steunbasis voor verdere veroveringen. De Noor Turgeis stichtte Dublin. In noordelijke richting werden de Faeroer-eilanden gekoloniseerd en in de zomer zeilden de Vikingen terug naar hun vaderland waar zij hun dorpen overvielen en leegplunderden. Ierland werd veroverd,



Yv. 576

een cultuur van eeuwen werd vernietigd en de plaatselijke bevolking werd een primitief bestaan opgedrongen. Omstreeks het jaar 1000 kwam er verandering in de zaak. Koning Brian wist Ierland te zuiveren van Noormannen en er konden weer liefvallige, met sieraden behangen maagden zonder gevaar door het land reizen. Engeland was evenwel een Deense kolonie geworden. De Noordzee kon men op dat ogenblik beschouwen als een Deens-Vikingse binnezee.



Yv. 1357

In 1042 verloren de Denen Engeland weer. Zo gewonnen zo geronnen. 1066: invasie van de Noormannen in Engeland. Wij kunnen de strijd volgen dank zij het twintig jaar later vervaardigde 70 meter lange en 50 cm brede tapijt van Bayeux. Het Normandische, uitstekend georganiseerde invasieleger versloeg de Angelsaksische legermacht bijna volledig. De jonge koning Harald werd door een pijl in het oog getroffen en werd afgemaakt. De Normandier-Noorman Willem de Veroveraar liet zich op kerstdag 1066 in Winchester tot koning kronen. Hij gaf Engeland zijn staatkundige, geestelijke en maatschappelijke vorm. Dit was de laatste invasie in Engeland. Na 1066 wist Engeland zich te handhaven in «splendid isolation», dit al negen eeuwen lang. Niet alleen Engeland en Frankrijk mochten zich «verheugen» in de komst van de Noormannen maar ook een aantal streken van het Middelandse Zeegebied werden veroverd met hun bezoek. Reeds in 827 werd hun aanwezigheid gesignaleerd in het Noord-Spaanse Asturië. In 844 werd gewag gemaakt van hun aanwezigheid voor de kust van het Emiraat Cordoba, Lissabon en Cadix. Zelfs de voorsteden van Sevilla werden uitgebrand. De buit werd verscheept naar hun steunpunten aan de Franse kust.





Daarna was het de beurt aan Italië. Intussen waren de Vikingen er ook in geslaagd langs een andere weg de Middellandse zee te bereiken, vanuit Zweden, over het Lado-gameer, de grote Russische rivieren en de Zwarte Zee tot aan Byzantium, dat zij «Miklagard» noemden. Kiew werd de belangrijkste stad en meteen de bakermat van christelijk Rusland; het oostelijk rijk van de Vikingen.



De ontdekking van Amerika 500 jaar voor Columbus ging vooraf aan een hele reeks gebeurtenissen die ingeluid werd door de ontdekking van IJsland door Gardar Svarvarson. Dit was in het jaar 861. Het lag op 800 km buiten het Europese vasteland en maar 330 km van Groenland dat in 982 door Erik de Rode werd ontsloten. Hij vestigde zich met ongeveer 700 landgenoten op dit bijna 2,2 miljoen km<sup>2</sup> grote eiland en werd daar als een vorst vereerd door zijn volgelingen. Zij vestigden zich nabij het huidige Godthab in het oostelijk deel van de nederzetting, terwijl de anderen zich installeerden nabij het huidige Julianahab. Een paradijs was het er echter nog niet en de terugkeer van de zoon van Erik de Rode, Leif Erikson, na een afwezigheid van meer dan een jaar bracht nieuwe hoop op vruchtbare akkers. Hij had immers een nieuw land ontdekt waar de grond zo vruchtbaar was dat er zelfs wijnstokken groeiden. Hij noemde het Vinland. Twee broers van Leif werden uitgestuurd om de nieuw ontdekte gebieden te gaan verkennen maar de eerste broer Thorwald werd door inboorlingen vermoord en thorstein die een volgende reis probeerde werd zodanig door stormen uit koers gedreven dat hij onverrichterzake moest terugkeren. We noteren 1006.



Yv. 779

Nadien ondernam Leif Erikson met een aantal volgelingen nog een expeditie naar Vinland en verbleef daar geruime tijd tot op het moment dat de inboorlingen te opdringerig en te oorlogzuchtig werden en daar zijn troepen qua aantal sterk in de minderheid waren, vond hij het geraadzaam naar zijn vaderland terug te keren. De levensomstandigheden in dit land waren wel goed maar wogen niet op tegen de gevaren. Een tijdje was het rustig in het thuisland maar dan begonnen de Noormannen elkaar weer in de haaren te vliegen. Freydis, de dochter van Erik, nam het bevel over een nieuwe expeditie naar Vinland en ze bereikten de vroegere nederzetting van Leif maar daar ontstond een twist tussen de expeditieleden en zij moordden elkaar uit. Toch klinkt deze vijfde tocht naar Vinland niet al te geloofwaardig en zou men hem beter met de spreekwoordelijke korrel zout nemen. Leif Erikson's tocht is moeilijk nauwkeurig te reconstrueren omdat men de verslagen met de nodige restrictie moet benaderen vanwege het «viserslatijn» waar zeer zeker kwistig mee werd gestrooid. De situatie van Vinland moet waarschijnlijk worden gezocht in de nabijheid van het huidige New York of Boston op de staten Connecticut en Massachusetts. Dit vanwege de steeds terugkomende elementen zalm, wijn en wilde tarwe. De zalm, een typische koudwatervis, komt in zuidelijke richting niet verder voor dan de 40ste breedtegraad, ongeveer ter hoogte van New York. Wilde wijnstokken vindt men tot aan de 46ste breedtegraad, wilde tarwe tot aan de 48ste breedtegraad. Boston heeft dan ook met enig historisch recht een standbeeld voor Leif Erikson opgericht. Later meer...

## SCHEEPSPOST

Het is alweer een hele tijd geleden dat dit onderwerp behandeld werd, en daarom ook de hoogste tijd dat wij onze lezers op de hoogte brengen van de laatste ontwikkelingen op dit gebied. Sinds het artikel in Neptunus nr 1 van 1977 is er heel wat gebeurd. Inderdaad heeft onze Zee-macht op scheepspostgebied een internationale faam verworven en haar scheepsstempels moeten niet onderdoen voor andere marines. Dit werd vooral gerealiseerd door Nautica, de Navyclub voor verzamelaars, die er tracht voor te zorgen dat alle schepen van onze marine een scheepsstempel aan boord krijgen.

Volgende schepen beschikken of beschikken over een mooie sierstempel:

M484 DINANT  
M932 NIEUWPOORT  
M935 VEURNE  
M907 ARTEVELDE (NIET MEER VERKRIJGBAAR)  
F913 WESTHINDER  
F912 WANDELAAR  
M474 TURNHOUT  
M928 STAVELT  
M933 KOKSIJDE  
M903 DUFOR  
A962 MECHELEN (NIET MEER VERKRIJGBAAR)  
A962 BELGICA  
A961 ZINNIA  
M904 DE BROUWER

M934 VERRIERS  
A960 GODETIA  
M908 TRUFFAUT  
M902 VAN HAVERBEKE  
M906 BREYDEL  
BELGIAN NAVY HELIFLIGHT  
F911 WESTDIEP  
A958 ZENOBE GRAMME  
F910 WIELINGEN  
P902 LIBERATION  
M909 BOVESSE  
M477 OUDENAARDE

Niet alleen op scheepspostvlak was Nautica actief, men verzorgde ook het filatelistisch gedeelte van de Vlootdagen sinds 1982 wat resulteerde in het uitgeven van verschillende filatelistische omslagen en luxebladen. Ook het buitendienststellen van de Mechelen en de Artevelde werden met een omslag herdacht. Het indienstnemen van de A962 Belgica en de viering van 400 jaar Fort Sint Marie werden ook herdacht met een mooie maritieme enveloppe. De bijgevoegde illustraties geven een overzicht van de realisaties. Wij hopen dat voor wat de scheepspost betreft wij verder mogen rekenen op de goodwill van de scheepsc-commandanten om de verzamelaars ter wille te zijn. Wie meer inlichtingen wenst over deze fascinerende hobby kan terecht bij Nautica, Navyclub voor verzamelaars, postbus 9, 8310 Brugge 3.



**M484**



**DINANT**

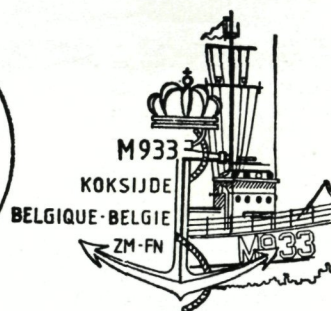
**M932**



**NIEUWPOORT**



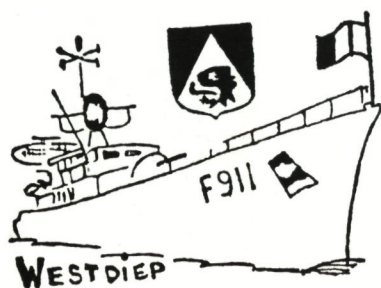
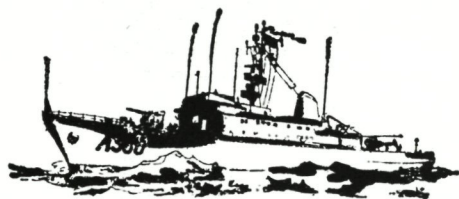
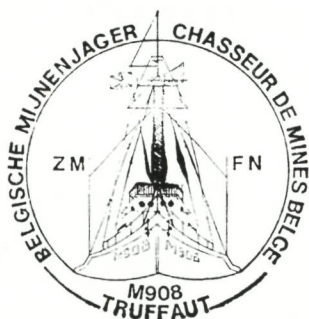
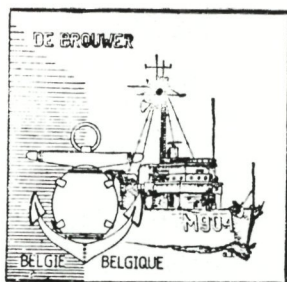
**M474**



**B.N.S. DUFOR**









# Radioscopie van de Belgische zeevisserijvloot

## Evolutie tijdens 1984

door Henri ROGIE

Uit het zopas verschenen jaarverslag van het departement van Verkeerswezen over de evolutie van de Belgische zeevisserij vernemen wij dat eind 1984 in onze vier kusthavens 202 vissersvaartuigen (+ 0,4%) geregistreerd waren en ze een globale tonnenmaat van 22.416 BT (+ 0,5%) vertegenwoordigen. De drijfkracht van de hele vloot beliep 94.532 pk (+ 1,8%).

Een eerste kenmerk in de evolutie van onze zeevisserijvloot is de stabiliteit haar numerieke belangrijkheid. Ten overstaan van 1983 was er inderdaad slechts één eenheid meer in de vaart. Zeven vaartuigen werden aan de vloot onttrokken en 8 eraan toegevoegd.

Onder de eenheden die de Belgische vloot kwamen verwoegen in 1984 was er één aangekocht in het buitenland, terwijl de 7 andere gloednieuwe vaartuigen waren, op eigen werven gebouwd. Vijf onder hen kregen Zeebrugge als aanleghaven, 2 Nieuwpoort en 1 Oostende. De helft van deze vaartuigen behoorde tot scheepsklasse IV bestemd voor de diepzeevisserij.

Terwijl de vloot qua numerieke belangrijkheid stabiel blijft, wordt de modernisering dus verder doorgedreven en dit is dan ook een tweede kenmerk van de aan gang zijnde evolutie. Het premiestelsel voor de bouw van eenheden op eigen - van werpt vruchten af, terwijl de voorkeur naar grotere scheepsklassen gaat met een meer polyvalent karakter, wat de technische rendabiliteit van de vloot ten goede komt.

Het verlies van 7 eenheden vorig jaar wordt als volgt verdeeld: 1. door schipbreuk met name de Z.424, en 6 door schrapping. Aldus verloor Zeebrugge 5 vaartuigen en Oostende slechts 2. Specifiëren we hierbij dat de helft van de afgedankte vaartuigen tot de middenklasse III behoorde.

### Structuur van de vissersvloot eind 1984

Aanwinsten en verliezen zoals hierboven omschreven hadden voor gevolg dat de Belgische zeevisserijvloot eind 1984 in totaal 202 vaartuigen telde tegen 201 het jaar voordien. Hoe dit aantal over de vijf scheepsklassen verdeeld was, vernemen we in volgende tabel. Hierbij merken we dat middenklasse III net als in 1983 aan belang heeft verloren ten voordele van de andere klassen:

Scheepsklasse	Aantal schepen	Brutotonnage in BT
I (0-35 BT)	26(+ 1)	713
II (35-70 BT)	56(+ 4)	2.873
III (70-180 BT)	80(-6)	9.230
IV (180-400 BT)	38(+ 2)	8.631
V (400-1 000 BT)	2(-)	969
<b>Totaal</b>	<b>202(+ 1)</b>	<b>22 416</b>

De indeling in klassen gebeurt volgens de brutocapaciteit van de vaartuigen. Het grootste percentage van de eenheden behoort aldus tot de middenklasse met als actiegebied het Noordelijk deel van de Noordzee, de Engelse Oostkust, het Bristolkanaal, de Ierse Zee en de zuidkust van Ierland.

Klasse I beoefent uitsluitend de kustvisserij. Klasse II kiest de zuidelijke Noordzee en het Engels Kanaal, terwijl klasse IV - die met de jaren aan belang wint- en diepzeevisserij beoefent. Klasse V telt slechts 2 eenheden te Oosten- de geregistreerd en volledig afgestemd op de IJslandvisserij.

De verandering in de samenstelling van de vloot had voor gevolg dat de globale tonnenmaat 22 416 BT (+ 0,5%) bedroeg eind 1984, terwijl het motorvermogen tot 94 532 pk (+ 1,8%) opliep. We vergelijken hierbij de toestand in 1938, juist vóór de eerste wereldoorlog: 510 eenheden met een globale BT van 28 037 ton en 59 672 pk als drijfkracht. De conclusie is duidelijk: ondanks een gevoelige afslanking van de numerieke belangrijkheid is het vangvermogen van de vloot beslist niet verminderd. De gemiddelde drijfkracht per vaartuig en per BT ligt inderdaad voor de helft hoger. Hoe dit met de jaren evolueerde vernemen wij in volgende tabel:

JAARTAL	AANTAL SCHEPEN	Globale BT
1938	510	28.037
1945	399	11.146
1955	430	26.350
1965	383	29.859
1975	255	23.904
1980	208	21.122
1983	201	22.282
1984	202	22.416



De schaalvergroting bij de eenheden is duidelijk en de modernisering die hiermee gepaard gaat komt de technische rendabiliteit van het visserijbedrijf ten goede. Op commercieel vlak is het evenwel anders gesteld gelet op de steeds stijgende exploitatiekosten waaronder de dure brandstofprijzen.

### Zeebrugge steeds grootste vissershaven qua geregistreerde vloot

Wanneer we nu de 202 eenheden van de Belgische vissersvloot volgens hun thuishaven indeelt, bemerkt men dat Zeebrugge nog altijd de eerste vissershaven blijft met 98 vaartuigen of 48% van het totaal. Oostende volgt met 72 schepen, Nieuwpoort met 30 en Blankenberge met 2 eenheden. Alleen laatstgenoemde haven vergrootte haar vloot in 1984. Een indeling volgens tonnemaat geeft dezelfde volgorde met nagenoeg identieke percentages:

Thuishaven	Aantal schepen	Aandeel
Zeebrugge	98 (st.q.)	48%
Oostende	72(-1)	35%
Nieuwpoort	30(+2)	15%
Blankenberge	2(-)	2%
<b>Totaal</b>	<b>202(+1)</b>	<b>100%</b>

Terwijl de Nieuwpoortse vloot vooral op de kustvisserij is toegespitst, telt Zeebrugge een groot aantal schepen van klassen III en IV die jonger zijn, een grotere polyvalentie bezitten en derhalve ook meer rendabel zijn. Oostende daarentegen heeft evenwel de oudste vloot van het land met vrijwel oude vaartuigen van klassen I en II.

Weze nog aangestipt dat de 202 ruim 3/4 van de 202 vissersboten een stalen romp hebben, dat 85% onder hen op Belgische werven gebouwd werden en dat slechts 16% van de vaartuigen jonger zijn dan 10 jaar. In hoofdzaak stalen schepen dus, op eigen werven gebouwd en relatief gezien niet van de jongsten meer.

De verjonging van de vloot gaat evenwel ongestoord verder. Eind 1984 waren immers niet minder dan 15 eenheden in aanbouw onder hen, 5 eenheden van middenklasse III en 6 eenheden van diepzeeklasse IV. De modernisering van de vloot spitst zich derhalve toe op grote eenheden met een polyvalent karakter en een grotere technische rendabiliteit.

### Het personeel in de Belgische zeevisserijvloot.

Eind 1984 telde de Belgische zeevisserijvloot 887 zeelieden voor een totaal van 202 vaartuigen. Specificeren we onmiddellijk dat slechts 191 van deze eenheden bemand waren, zodat over het geheel van de vloot het gemiddeld aantal opvarende 4,64 per vaartuig bedroeg. Dit cijfer wijst genoeg op de kleinschaligheid van de Belgische vissersvloot.

Ten opzichte van 1983 verminderde het aantal aangemonsterde vissers met slechts 2 of zowat 0,3%. Het aantal vissersvaartuigen is immers praktisch hetzelfde gebleven. Circa 80% van de zeelieden vormde het dek- en gespecialiseerd personeel, terwijl de overige 20% tot het machinepersoneel behoorde. Ook deze verhouding bleef stabiel.

De indeling van de bemanning naar de uitvoerende functie aan boord van hun schip ziet er als volgt uit:

Dek	Machine
Schippers 191	1ste Motoristen 152

Stuurliu 84  
Matrozen 336  
Scheepsjongens 95

Hulpmotoristen 29

Totaal	706(80%)	181(20%)
--------	----------	----------

Ten opzichte van 1983 noteren we volgende noemenswaardige wijzigingen. Het aantal stuurliu verzesvoudigde, terwijl de scheepsleerjongens met circa 25% achteruitgingen.

Over dit laatste punt brengen we straks meer commentaar. Het is wel interessant te vermelden dat onder de 191 schippers zich 53 reders bevinden, die dus het bevel over hun eigen schip voeren. Onder de motoristen zijn er 8 die eigenaar zijn van het schip waarop ze varen. In totaal zijn er dus 61 reders aan boord van hun eigen eenheid aangemonsterd, wat op het artisanale karakter van de Belgische vissersvloot wijst.

Hoe de bemanningen zijn verdeeld volgens de havens van registratie vernemen we in volgende tabel. Daar Zeebrugge de grootste vloot van het land bezit, is het evident dat het ook het grootste aantal zeelieden telt:

Thuishaven	Vissers	Aandeel
Zeebrugge	466	53%
Oostende	291	33%
Nieuwpoort	120	13%
Blankenberge	10	1%
<b>Totaal</b>	<b>887</b>	<b>100%</b>

Het aangemonsterde personeel op de Belgische visserijvloot is de laatste jaren betrekkelijk jong. De gemiddelde leeftijd bedraagt circa 30 jaar. Het beroep is immers bepaald lastig en gevaarlijk. De afvloeiing van vissers naar walposten en Zeemacht is dan ook betrekkelijk groot. Toch was eind 1984 nog een aantal vissers werkloos.

### Het tekort aan scheepsleerjongens wordt groter

In 1984 werd opnieuw een groot tekort aan scheepsleerjongens vastgesteld. Tenopzichte van het jaar voordien was dit te kort zelfs met 25% vermeerderd. Slechts 95 leerjongens vaarden mee in 1984 tegenover 127 in 1983.

Volgens de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel ter zeevisserij, is ieder vaartuig verplicht tenminste één of 2 scheepsjongens aan te monteren naargelang de volwassen bemanning respectievelijk 3 of minstens 9 vissers telt. Door «scheepsleerjongen» wordt verstaan de jongelingen van wie de leeftijd tussen 15 en 18 jaar is begrepen.

Volgens deze wet zouden in totaal 170 scheepsjongens moeten aangeworven zijn, zodat het tekort eind 1984 zowat 75 bedraagt. Anderzijds bedraagt het aantal vaartuigen dat met de bepalingen van de wet niet in regel is 92, hetzij 40% van de vloot. Dit aantal is sinds 1983 nog verhoogd want toen beliep het nog 32%. Praktisch één schip de 2 kiest dus zee zonder aan bovenvermelde wet de volendoen.

Tenslotte nog een woord over de evolutie op gebied van rederijen ter visserij. Eind 1984 was de Belgische zeevisserijvloot het eigendom van 185 rederijen, onderverdeeld in vier soorten ondernemingen. Onderstaand résumé wijst duidelijk op het familiaal karakter van onze zeevisserij gezien praktisch de helft van de rederijen personenondernemingen zijn, die bijna de helft van de vloot bezitten:



Soort rederij	Aantal rederijen	Aantal schepen	Aandeel v/d vloot
Personenondernemingen	89	92	46%
P.V.B.A.	83	94	47%
Feitelijke ven.	11	11	5%
N.V.	2	2	2%
<b>Totaal</b>	<b>185</b>	<b>202</b>	<b>100%</b>

Opmerkelijk is dat het merendeel van de rederijen met slechts één vaartuig werkt, wat het familiaal-artisanaal karakter van de Belgische vissersvloot nogmaals onderstreept. Inderdaad bezit 93% van de rederijen maar één vaartuig. Het zijn in hoofdzaak personenondernemingen en P.V.B.A.'s. Verder baten 11 rederijen (6%) 2 schepen uit, en 2 rederijen (1%) exploiteren elk 4 schepen. Dit zijn dan ook de grootste rederijen uit onze zeevisserijsector. Vorig jaar telde België nog één rederij die 6 schepen bezat. Het familiaal karakter van de uitbating wordt met de jaren nog verscherpt.

Tenslotte is de indeling van het aantal rederijen volgens de haven van registratie de volgende: Zeebrugge met 89, Oostende met 66, Nieuwpoort met 28 en Blankenberge met 2 rederijen. Dit is ongeveer dezelfde structuur als die vorig jaar genoteerd. Zeebrugge verscherpt hier zijn positie, wat trouwens ook het geval is met zijn aantal eenheden en zeelieden. Ook qua besommingen haalt Zeebrugge het hoogste cijfer van het land en alleen wat betreft de aangevoerde vishoeveelheden spant Oostende nog de kroon.

#### De commerciële rendabiliteit van het Belgische zeevisserijbedrijf

Terwijl de exploitatiekosten in het Belgische zeevisserijbedrijf al maar de hoogte ingaan, blijven de visprijzen praktisch stabiel of dalen ze zelfs in zekere gevallen. Aldus geraakt het commercieel rendement van de vloot in het gedrang en dit probleem neemt thans onrustwekkende vormen aan.

Teneinde de rendabiliteitscriteria beter te begrijpen, brengen wij vooreerst een overzicht van de resultaten behaald door de 202 Belgische vissersvaartuigen in de loop van 1984. Hierbij constateren we al dadelijk dat de globale aanvoer in eigen havens met 638 ton of 1,7% achteruitboerde, terwijl de brutobesommingen met 100 miljoen BF of 4,3% toenamen. Bedenken we hierbij dat de inflatievoet vorig jaar circa 5,6% beliep:

Belgische havens 1984	Hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	37.095 ton	-1,7%
Opbrengst	2.418 milj BF	+4,3%

Om deze vrij povere cijfers te kunnen halen, moet de vloot een intensere inspanning leveren dan het jaar voorheen. In termen van zeedagen was haar activiteit immers met 5,4% toegenomen: in globo 37.522 zeedagen tegenover 35.588 in 1983. Aldus beschikken wij over de voornaamste gegevens om de rendabiliteitscriteria te bepalen en te commentariëren.

#### Alle rendabiliteitscriteria wijzen op een verslechtering van de toestand

Een eerste criterium voor de produktiviteit van het vissersbedrijf is de algemeen gemiddelde prijs (A.G.P.) voor alle vissoorten. Deze is van 61,4 BF/kg in 1983 gestegen tot 65,2 BF/kg in 1984. De toename bedraagt dus slechts 6%. Dit is beslist geen denderend resultaat, temeer wanneer men bedenkt dat deze groeivoet 11% beliep in 1983 en

12% in 1982. Ook dient hierbij rekening gehouden met het inflatieritme van de munt.

Een tweede faktor om de commerciële rendabiliteit te meten is niet zozeer de gemiddelde vangst per zeedag dan wel de gemiddelde opbrengst van de vangsten per zeedag (ZD). De gemiddelde vangst per ZD houdt meer verband met het technisch rendement van de vloot. Vermelden we niettemin dat deze met 7% is geslonken in 1984 en nog amper 988 kg bedraagt.

Qua opbrengst per ZD was dit vorig jaar gemiddeld 64.400 BF tegen 65.100 BF in 1983. Dit betekent een terugloop met 700BF/ZD of 1%. Opmerkelijk is dat dit rendement in verhouding staat tot de BT-klasse en het PK-vermogen van de vaartuigen. Aldus blijkt dat alle vissersschepen met een motorvermogen van boven de 700 PK gunstiger resultaten boeken. Hieruit kan men afleiden dat het motorvermogen een zeer belangrijke rendementsfaktor is binnen het visserijbedrijf.

Tenslotte blijft het meest relevante rendabiliteitscriterium nog het **bruto-exploitatieresultaat**. Hieronder verstaat men het verschil tussen enerzijds de bruto-opbrengst in de vismijn en de som van de vaste- en procentuele kosten anderzijds. De procentuele kosten omvatten in hoofdzaak de mijn-, sluis- en dokrechten, het bruto-loon van de bemanning en de kosten voor lossers en losinstallaties. De vaste kosten omvatten vooral de verzekering, het onderhoud en de reparatie van het schip en het vistuig, de sociale lasten, het huren van boordtoestellen en de prijs van de motorbrandstof.

Met betrekking tot de vaste kosten is de gasoliekost veruit de grootst bepalende faktor. Het mazoutaandeel binnen de lasten beliep immers gemiddeld 55% in 1984. Ten opzichte van de bruto-opbrengst behaald in de vismijnen bedroegen de gas-oliekosten nagenoeg 40% vorig jaar tegenover 29% in 1983. Vorig jaar geleden was dit amper 20%.

#### Stijging van brandstofprijzen hoofdoorzaak van verminderd rendement

Dit betekent dat de gasolieprijs de laatste jaren pijlsnel de hoogte ingaat. Vorig jaar bedroeg de stijging 6,8% en ten overstaan van 1978 was dit een verdrievoudiging van de prijs. Aldus samengevat:

Jaar	Gemiddelde	Evolutie
1978	4,55 BF/l	-
1979	6,34 BF/l	+ 39%
1980	8,81 BF/l	+ 94%
1981	10,77 BF/l	+ 136%
1982	12,84 BF/l	+ 182%
1983	12,54 BF/l	+ 175%
1984	13,39 BF/l	+ 194%

Voor de maand februari 1985 was de gasolieprijs tot liefst 16,50 BF/l geklommen. Deze aanhoudende stijging neemt beslist onrustwekkende vormen aan. Inderdaad geeft dit voor gevolg dat de bruto-exploitatieresultaten met de jaren fel slinken. Volgens het laatste gekend cijfer beliep dit in 1983 gemiddeld 11,07% van de bruto-opbrengst. Met andere woorden: *op 100 BF die een reder in de vismijn voor zijn vangst behaalt, blijft hem slechts 11,07 BF over na aftrek van de vaste- en procentuele kosten*. Dit is voor hem echter nog geen netto-winst, want van die 11,07 BF dient hij nog de afschrijving van zijn schip af te trekken.

Het is bijgevolg duidelijk dat sedert de oliecrisis van eind 1973 de bedrijfsresultaten van de Belgische zeevisserij merkkelijk geslonken zijn. Wel hebben veel vaartuigen hun technisch rendement geleidelijk aan opgevoerd en zijn er



tal van nieuwe eenheden in de vaart gekomen. Dit neemt echter niet weg dat de commerciële rendabiliteit van het bedrijf stilaan in gevaar verkeert. Het is nu zó dat het gemiddeld netto-bedrijfsresultaat juist

groot genoeg is om de eventuele aankoop van een nieuw schip te dragen. Daarom ook is de zeevisserij een bedrijfssector dat als kapitaalinvestering weinig tot matig rendend is.

## CONCURRENTIEPOSITIE VAN OOSTENDSE VISSERSHAVEN IN HET GEDRANG?

Alhoewel Oostende in 1984 de eerste vissershaven van het land bleef met zowat 49% van de totale visaanvoer, wordt dit aandeel met de jaren al maar kleiner. Zeebrugge daarentegen weet zijn aanvoercijfer constant op te drijven en dit is niet enkel te danken aan de modernisering van zijn vloot, maar ook aan het attractief karakter van zijn vismijn.

Terwijl de aanlandingsvolumes van visserijproducten vorig jaar in Zeebrugge en Nieuwpoort verhoogden tot resp. 17.352 ton (+ 2%) en 1.525 ton (+ 22%), liet Oostende zich een vrij lagere score noteren van 18.177 ton (-6%).

Als gevolg hiervan was het aandeel in de totale visaanvoer voor Oostende tot 49,1% geslonken, terwijl dit voor Zeebrugge en Nieuwpoort tot respectievelijk 46,8% en 4,1% was opgeklommen. Sinds jaren is Zeebrugge de belangrijkste vissershaven van België in termen van aanvoerwaarde en het wordt dit wellicht ook wat betreft de aanvoervolumes zo Oostende zijn aanlandingen niet weet te verhogen.

### Zeebrugge vismijn wordt voor 109 miljoen BF grondig gemoderniseerd

De Zeebrugse vloot, gespecialiseerd in de vangst van edele en dure vissoorten, is beslist de meest moderne van het land. Ook te Nieuwpoort worden oudere, niet rendabele eenheden gesloopt en door nieuwe vaartuigen vervangen. Aldaar is de vloot in hoofdzaak op de kustvisserij toegespitst en de nieuwe eenheden zijn allen uitgerust voor de boomkorvisserij tijdens het topseizoen.

Daartegenover is de Oostendse vloot meer heterogeen en telt ze derhalve eenheden van alle scheepsklassen. Ook zijn de oudere vaartuigen er nog talrijk, vooral in de lagere klassen. Grote hoeveelheden pelagische vissoorten worden in de Oostendse vismijn aangevoerd, maar hun commerciële waarde ligt eerder aan de lage kant. Daarom ook willen de stedelijke verantwoordelijken hun vissershaven meer rendabel maken door niet alleen de vloot te vernieuwen, maar ook het vismijngebouw en het lossysteem aldaar te moderniseren.

In verband met dit laatste heeft Zeebrugge al jaren concrete plannen. Het dossier zou inmiddels al klaar zijn zodat binnenkort de nodige aanbestedingen kunnen uitgeschreven worden. Het project behelst de uitbreiding van de bestaande vismijn over een lengte van 80 meter teneinde in dit nieuw gedeelte het lossen van de vis sneller en meer efficiënt te laten verlopen.

In concreto moeten vooreerst 4 vaste aanlegsteigers gebouwd worden, die de hijs-hoogte bij het winden van de losmanden met nagenoeg 2 meter zullen verlagen. De bennen komen dan in de vismijn terecht via transportbanden, die aansluiten op sorteerbanden. De sorteerbanden sluiten op hun beurt aan op transportbanden voor het terugvoeren van het ijs naar de kaai.

De koelapparaturen komen in de nieuwe hall, die thermisch volledig geïsoleerd wordt. Verder zal een modern opgevatte verkoopshall met klok plaats bieden voor 120 personen. De automatische klok wordt aangesloten op een computer die o.m. voor de onmiddellijke facturering zal zorgen.

De realisatie van het hele project wordt op 109 miljoen geraamd. De stad Brugge komt voor 50% tussenbeide, de Vlaamse Gemeenschap voor 33% en de EEG voor 17%. Zodra het dossier door de hogere overheid is goedgekeurd kunnen de aanbestedingen plaats vinden. Zo de timing wordt nageleefd zullen de werken eind 1985 kunnen starten.

### Wordt ook de Oostendse vismijn eindelijk vernieuwd?

De moderniseringsplannen van de Zeebrugse vissershaven lokten eind 1984 reactie uit in de Oostendse gemeenteraad. Tijdens het begrotingsdebat werd immers gewezen op het feit dat voor de modernisering van de vissershaven slechts 750 miljoen BF was voorzien in 1985. De aanvoercijfers voor de eerste 10 maanden van het lopend jaar waren zopas verschenen en zó schitterend waren ze ook niet.

Onder het motto «maak uw vissershaven opnieuw attractief en concurrentieel» werd er ook contact genomen zowel met hoge ambtenaren als met diegenen die rechtstreeks bij de vissershaven bij de visserijsector betrokken zijn, o.m. de Oostendse Rederscentrale. De schepen voor havenbeleid had inderdaad een plan ontworpen voor de modernisering van de vismijn, hetwelk plan de goedkeuring van alle partijen moet hebben.

Over dit ontwerp is tot op heden weinig gekend. Alleen is geweten dat het uit twee fasen zou bestaan, waarvan de realisatie nog aan geen bepaalde timing is gebonden. Ook over de kostprijs ervan tast men nog in het duister.

In een eerste fase zou de verouderde «visafslag» grondig gewijzigd worden. In plaats hiervan komt een kloksysteem, waarvan de gegevens onmiddellijk door een computer verwerkt worden. Ook moet het mogelijk zijn gelijktijdig de verkoop in Oostende en Zeebrugge te organiseren, zodat de koper van op één plaats een idee krijgt over het aanbod in beide vismijnen.

De tweede fase van de moderniseringswerken zou bestaan in het vernieuwen van de verkoopshall. Van hieruit zouden de kopers de gelegenheid hebben hun klanten in binnen- en buitenland telefonisch te contacteren. Ook zou deze hall permanent kunnen gekoeld worden tot op circa 2° Celsius.

Deze plannen lijken op het eerste gezicht hoopgevend. Bedoeling is de Oostendse vissershaven opnieuw aantrekkelijk en competitief te maken en de visserijsector aldaar nieuw leven in te blazen. Dit heeft de Ensorstad beslist broodnodig.





# INFO MARINE



## ONTWERP VAN EEN NIEUWE MIJNENVEGER VOOR DE BELGISCHE ZEEMACHT

Op 28 mei ll. werd te Oostende door Vice-Admiraal Vlieger A. SCHLIM, Stafchef van de Zeemacht, de Stuurgroep en de Studiegroep geïnstalleerd, die belast zijn met het project van een nieuwe mijnenveger ten behoeve van de Zeemacht.

In de Studiegroep werken de firma's Accec, Boelwerf en Mercantile-Béliard voor deze aangelegenheid samen, onder de vorm van een Tijdelijke Vereniging.

Op verzoek van de firma's, die deel uitmaken van de Studiegroep, heeft de Minister van Economische Zaken hen een krediet zonder rente toegekend, uit het Fonds ter bevordering van het onderzoek en/of het afwerken van prototypes, nieuwe produkten of nieuwe fabriekingsprocedures.

Dank zij de ervaring die door de Belgische firma's en werven werd opgedaan, tijdens de bouw van meerdere types van mijnenbestrijdingsvaartuigen en in het bijzonder, tijdens de realisatie van het programma van tien tripartite - mijnenjagers voor de Zeemacht, dat thans aan gang is, zal een nationaal produkt van hoogtechnologische klasse tot stand komen, dat de Zeemacht in staat zal stellen haar eigen specifieke opdrachten te vervullen en dit in overeenstemming met de eisen van de NATO.

De realisatie van het nieuwe project zal borg staan voor een continuïteit in tewerkstelling in de sektor van de scheepsbouw en bij de onderaannemers. Op korte termijn werkt dit project het vormen, in de schoot van de betrokken ondernemingen, van een kern van ingenieurs en hooggekwalificeerde technici in de hand.

Door het specifiek nationaal karakter van het ontwerp zal de kostprijs strikt kunnen berekend worden, en zal men kunnen komen tot een scheepstype dat, omwille van zijn efficiënte en rationaliteit, de interesse van vreemde Marines kan wekken. Dit houdt voor België interessante exportmogelijkheden in.

## PROJET D'UN NOUVEAU DRAGUEUR DE MINES POUR LA FORCE NAVALE

Le 28 mai dernier, le Vice-Amiral Aviateur A. SCHLIM, Chef d'Etat Major de la Force Navale, a procédé à Ostende à la mise en place du Comité Directeur et du Groupe d'Etude chargés du projet d'un nouveau dragueur de mines destiné à la Force Navale.

Le Groupe d'Etude est constitué des firmes Accec, Boelwerf et Mercantile-Béliard, réunies, à cette occasion, en une association momentanée.

A la demande des industriels formant le Groupe d'Etude, le Ministre des Affaires Economiques leur a accordé un crédit sans intérêt, provenant du Fond pour la promotion de la recherche et/ou l'achèvement de prototypes, de nouveaux produits ou de nouveaux procédés de fabrication.

L'expérience acquise par les chantiers et industriels belges au cours de la construction de différents types de bâtiments de lutte contre les mines marines, et en particulier, le programme des dix chasseurs de mines «Tripartite» pour la Force Navale, actuellement en cours, permettra de développer un produit de conception nationale de haute technologie, apte à remplir les missions spécifiques de la Force Navale, tout en répondant aux exigences de l'OTAN.

La réalisation du nouveau projet assurera la continuité de l'emploi dans le secteur de la construction navale et de ses sous-traitants.

A court terme, le projet favorise la création d'un noyau d'ingénieurs et de techniciens hautement qualifiés au sien des entreprises concernées.

Le caractère spécifiquement national du projet permettra un suivi et une compression des coûts, conduisant à un type de navire efficace et rationnel susceptible d'intéresser des Marines étrangères, offrant à la Belgique la possibilité d'exportations intéressantes.



## EEN JUNKERS-52 ALS PASSAGIER

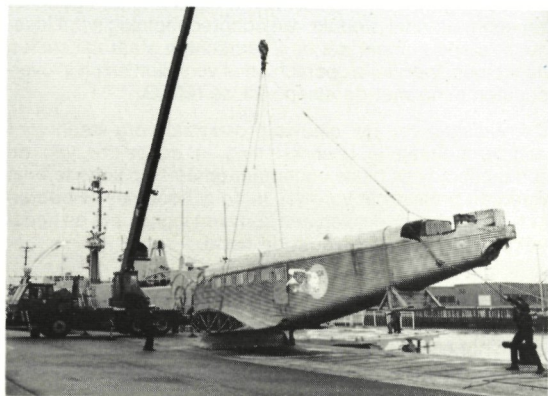
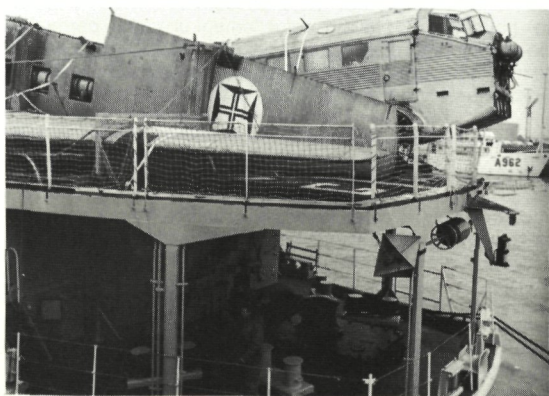
Zaterdag 30 maart jl., liep de GODETIA te Zeebrugge binnen met een enigszins ongebruikelijke lading, nl., een driesmotorige Junkers-52, een legendarisch verkeersvliegtuig uit de jaren '30. Na aankomst was het voor de bemanningsleden een zware karwei om de vleugels en de romp van het vliegtuig met een kraan aan wal te brengen.

De drie motoren van de machine waren tevoren met een modern toestel overgevlogen.

De Duitse Junkers-52 was in de eerste plaats een verkeersvliegtuig, al werd het tijdens de tweede wereldoorlog ook regelmatig en intens gebruikt voor militaire opdrachten. Het overgevoerde exemplaar is bestemd voor het Belgisch legermuseum.

## UN JUNKERS-52 COMME PASSAGER

Le samedi 30 mars, le GODETIA entra à Zeebrugge avec une cargaison insolite, un tri-moteurs JUNKERS-52, légendaire avion de transport des années 30. Après l'amarrage se fut pour l'équipage une lourde besogne de débarquer, au moyen d'une grue, les ailes et la carlingue de cet avion. Les trois moteurs de cette machine volante furent transportés par les airs. Le Junkers-52 allemand fut un avion de transport, mais durant la deuxième guerre mondiale il fut régulièrement utilisé pour des missions militaires. Cet exemplaire est destiné au musée de l'Armée.





## ALGERINES ASSOCIATION



In het weekend van 11-12 mei had te Blackpool de eerste algemene samenkomst plaats van de zopas opgerichte «Algerines Association».

De voornaamste doelstelling van deze nieuw opgerichte vereniging met internationale allures - er zijn inderdaad leden uit de U.K., Canada, Australië, Nieuw-Zeeland en ... België!! - is de vriendschap te bevorderen tussen al diegene die aan boord van de «Algerines» gediend hebben.

Het lidmaatschap wordt zeer laag gehouden - 6 pond - en voor bijkomende inlichtingen komt men terecht bij:

**Jack William**  
**The Algerines Association**  
395 Lytham Road  
Blackpool Fy 4 IEB  
ENGLAND

De drie eerste Belgische leden waren: Vice-Admiraal (o.r.) J.-P. VAN DYCK, MTR (Res) Pierre LATINIS en J. DZIECKCAREK.

De volgende algemene bijeenkomst gaat door in mei 1986 te PORTSMOUTH of omstreken.



Aan alle Gepensioneerden van de Zeemacht

Aux Pensionnés de la Force Navale,

Beste Oudgediende van de Zeemacht,

Ancien de la Force Navale,

Tot u, die onlangs of sinds geruime tijd de actieve dienst verliet, richt ik mij om u onze «Vriendenkring Gepensioneerden van de Zeemacht» voor te stellen. Met de onvoorwaardelijke steun van de Staf van de Zeemacht werd de Vriendenkring in 1979 gesticht door een veertigtal oudgedienden. Vandaag (1 maart 1985) mogen wij met fierheid aankondigen dat het aantal leden tot 260 gestegen is.

De doelstellingen, afgezien van alle politieke, taal en godsdienstige overwegingen, die nagestreefd worden zijn hoofdzakelijk:

A vous qui avez quitté le service actif, récemment ou il y a quelque temps déjà, s'adresse la présente lettre afin d'attirer votre attention sur l'Amicale des Pensionnés de la Force Navale (APFN) fondée en 1979 à l'instigation d'une poignée de retraités avec l'appui inconditionnel de l'Etat-Major de la Force Navale. Actuellement (mars 1985) l'Amicale est très fière de compter plus de 260 membres.

Les buts poursuivis, en dehors de toutes considérations, politiques, religieuses ou linguistiques, visent essentiellement:



- alle gepensioneerd van de Zeemacht, zonder onderscheid van rang, alsook de weduwen van onze overleden collega's te groeperen in een vereniging,
- de tradities van de Zeemacht in ere te houden in een geest van kameraadschappelijke gevoelens en solidariteit,
- nauwe contacten met de Staf en de Grote Commando's van de Zeemacht, die u hielp opbouwen, te onderhouden om aldus de Zeemacht van morgen beter te kennen,

De aangewende *middelen* om deze objectieven te bereiken omvatten:

- de organisatie van minstens één jaarlijkse algemene vergadering, gevolgd aan een «banket» en dansavond,
- het inrichten van bezoeken aan organismen van de Zeemacht, eventueel gekoppeld aan stads- en museabezoeken, alsook gezellige samenkomsten tijdens namiddagen,
- het bijwonen van militaire of vaderlandslievende plechtigheden met eigen vaandel,
- het nauw samenwerken met de «Vereniging voor Hulpbetoon bij de Zeemacht» t.b.v. onze leden,
- de samenwerking met het tijdschrift «NEPTUNUS», die de mededelingen van onze vriendenkring kosteloos publiceert. Bovendien, zullen onze leden voor de gewone abonnementsprijs van 300 fr. per jaar, gratis «Info-Marine» ontvangen,
- het uitgeven van een «Info-Bulletin» eigen aan de vereniging, met nieuws over onze diverse activiteiten en artikels van algemeen belang. Onze leden zullen uitgenodigd worden hieraan kosteloos hun steentje bij te dragen.

De *inkomsten* waarover de Vriendenkring beschikt bestaan uitsluitend uit het lidgeld van onze leden, de onbezoldigde prestaties en diensten van de leden van de Raad van Beheer en van occasionele medewerkers.

Aan de hand van deze enkele inlichtingen, hoop ik op uw korpsgeest/Zeamacht te mogen rekenen om weldra tot onze Vriendenkring toe te treden. Het volstaat de bescheiden bijdrage van 200 frank per jaar te storten op rekening nr. 068-0779930-77 van onze penningmeester G. VAN DE VELDE - Malesteenweg 199 - 8310 Brugge. Wenst u eveneens een abonnement op «NEPTUNUS», stort dan 500 frank op voormelde rekening. Uw vriendenkring regelt alle administratieve formaliteiten.

Met vriendelijke groeten,

J.C. LIENART  
Voorzitter a.i.

- à regrouper, sans distinction de grades, tous les pensionnés de la Force Navale ainsi que les veuves de nos collègues décédés,
- à assurer la pérennité des traditions de la Force Navale dans un esprit de camaraderie et de solidarité,
- à entretenir des rapports étroits avec l'Etat-Major et les Grands Commandements de la Force Navale et, ainsi, de garder le contact avec la Force Navale de demain, celle que chacun de vous a contribué à construire.

Les *moyens* mis en oeuvre pour atteindre ces objectifs comportent e.a.:

- l'organisation d'au moins une assemblée, générale annuelle, suivie d'un «banquet» et d'une soirée dansante,
- l'organisation de visites à des organismes de la Force Navale, d'excursions diverses et de réunions amicales l'après-midi,
- la participation de l'Amicale à des manifestations patriotiques ou des cérémonies militaires avec notre propre drapeau,
- l'étroite collaboration avec l'Association d'Entre Aide de la Force Navale,
- l'assistance de la revue «NEPTUNUS» qui publie gracieusement les communiqués de l'Amicale. De plus, pour le prix normal de l'abonnement (300 francs par an), nos membres recevront gratuitement le bulletin «Info-Marine», c'est-à-dire l'actualité quotidienne à la Force Navale,
- l'édition d'un «bulletin d'information» réservé à nos membres en vue de les tenir au courant des activités diverses de l'Amicale et de leur fournir des informations d'intérêt général. Les membres seront d'ailleurs invités à collaborer à l'élaboration de leur bulletin (gratuit).

Les *ressources* de l'Amicale proviennent uniquement des cotisations des membres, des activités et prestations bénévoles des membres du Conseil d'Administration et de collaborateurs occasionnels.

A la lumière de ces informations, nous espérons pouvoir compter sur votre esprit de corps/Force Navale pour adhérer à notre, *votre* Amicale bientôt. Pour cela, il vous suffit de verser la modique cotisation annuelle de 200 francs au compte n° 068-0779930-77 du trésorier, G. VAN DE VELDE, Malesteenweg, 199 8310 Bruges. Pour vous abonner également à NEPTUNUS, verser la somme de 500 francs au compte ci-dessus: votre amicale se chargera des formalités administratives.

Cordiales salutations  
J.C. LIENART  
Président



## FORT ST.-MARIE

In het artikel «Fort St.-Marie», gepubliceerd in Neptunus 5 van april 1985, p. 13, werd door omstandigheden onafhankelijk van onze wil, de naam van de auteur vergeten, zaak die we dan ook rechtzetten, met verontschuldiging aan Korvetkapitein René BOEHME, auteur van deze uitstekende historische bijdrage.

E.V.H.



## KENT U ZE NOG?

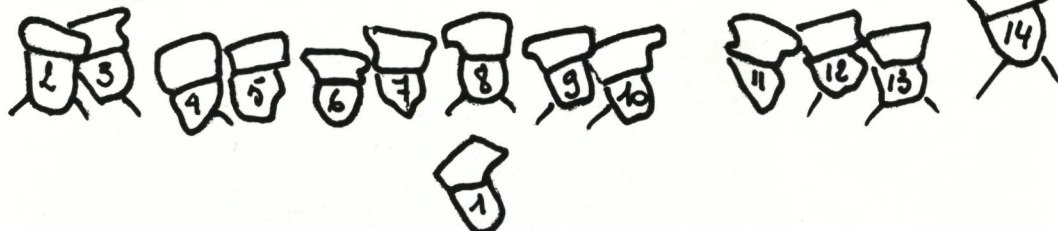
Een deelgroep seiners van de 7de PROMOTIE ONDEROFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT.

## LES CONNAISSEZ-VOUS ENCORE?

Un groupe de signaleurs de la 7ème PROMOTION DE SOUS-OFFICIERS DE LA FORCE NAVALE.



1952



De 41ste Seinersbak die van april 1952 tot februari 1953 in de Verbindingsschool te Amsterdam zijn opleiding kreeg. Eerste matroos Marc LANGASKENS (Oppermeester Mentor van de K.B.O.O. en K.T.O.O. bij COMOPSNAV) die op dat ogenblik de opleiding Korporaal-Seiner volgde, fungeerde als BAKSMEESTER.

1. Sergant-Seiner FLIKKENSCHILD (Nederlands onder-richter).
2. DELBAUVE. Verliet de Zeemacht voor een job bij Sabena.
3. VANDENBORNE. Verliet de cursus in augustus 1952 als kandidaat-officier. Momenteel Fregatkapitein en Stafchef van COMOPSNAV.
4. OORLYNCK Julien. Maakte carrière als Eerste Meester Chef Seiner. Ging in 1984 met pensioen.
5. MAES Victor. Ging later over naar DEK. Maakte carrière als Eerste Meester Chef. Fungeerde in zijn laatste jaren als Hoofdonderrichter van de dekopleiding. Ging in 1984 met pensioen.
6. ????????????
7. ????????????
8. MELIS. Verliet tamelijk vlug de Zeemacht. Verbleef een

tijd lang in de U.S.A. Leidt momenteel een vervoeronderneming in Antwerpen.

9. ????????????
10. EEREBOUT. Ging later over naar de BEVOORRADING. Maakte carrière als Eerste Meester Chef. Ging in 1985 met pensioen.
11. VAN LOOCKE Roger. Momenteel als Eerste Meester Chef Seiner bij COMINAV waar hij de VIDEOSECTIE leidt.
12. RYNWALD. Ging over naar Dek om kort nadien de Zeemacht te verlaten. Is momenteel douanier in Antwerpen.
13. EERDEKENS, alias JOHN PLAYER. Verliet de Zeemacht om sluismeester te worden op het Albertkanaal.
14. PROVOOST. Was Milicien-MP geweest. Verliet omstreeks 1958 de Zeemacht. Werkte een tijdlang voor Coca-Cola en de Wagon-Lits.

Met hartelijke dank aan ROGER VAN LOOCKE voor de foto en de basisinlichtingen en aan DANNY GEEROLF en MAURICE SLUYTER voor de bijkomende inlichtingen. Bijkomende inlichtingen, alsook informatie over andere deelgroepen van de 7 de promotie Onderofficieren van de Zeemacht worden dankbaar ingewacht op de redactie van NEPTUNUS.



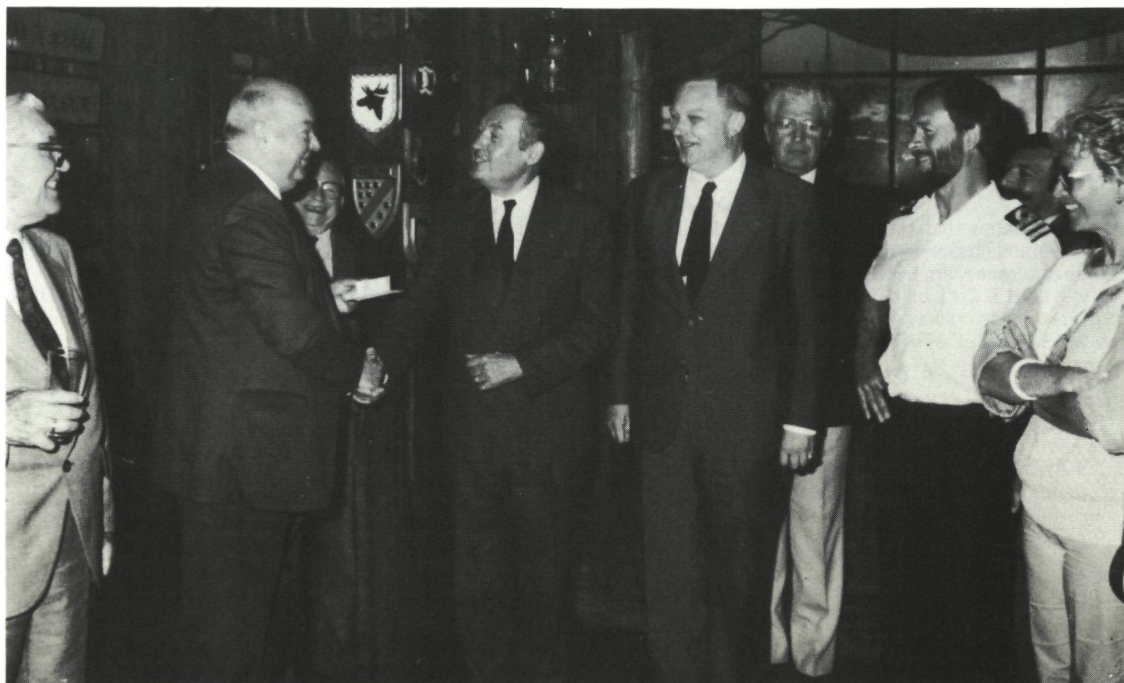


#### ROYALE GIFT

Vrijdag 7 juni jl. mocht Vice-Admiraal Vlieger A. SCHLIM, Stafchef Zeemacht, in zijn functie van Voorzitter Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, van Mevrouw Gisèle Quaghebeur, voorzitter van de SOROPTIMISTEN, een check van 100.000,- Fr. ontvangen, ook Raadsheer André Opstaele mocht als voorzitter van «Jeugdhaven» een dergelijk bedrag ontvangen.

#### DON ROYAL

Le vendredi 7 juin 85, le Président de l'Association d'Entraide de la Force Navale, le Vice-Amiral Aviateur A. SCHLIM, ainsi que Monsieur le Conseiller André Opstaele, Président de «Jeugdhaven», reçurent respectivement un cheque de 100.000,- Fr. de Madame Gisèle Quaghebeur, Présidente de SOROPTIMISTEN.



Vanwege de Lions Club Roeselare - Ieper - Torhout - Tielt - Waregem - Izegem (zone II) en namens de Leo - Club (jong Lions) overhandigde de Heer Beernaert, vergezeld van Fregatkapitein (R) Perneel twee checks van respectievelijk 16.000,- Fr en 2.000,- Fr aan Vice-Admiraal Vlieger A. Schlim, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.



## ZEILSPORT

Het varen aan boord van kleine zeilvaartuigen, is de «maritieme» sport bij uitstek.

In alle maritieme landen stellen de zeevaartscholen, de grote marine basissen en soms de land- en luchtmacht grote of kleine zeilboten ter beschikking van hun personeel. Van dit laatste hebben wij in ons land een voorbeeld bij de luchtmacht, welke over een uitgebreide zeilvereniging beschikt.

Ook de Zeemacht beschikt over een zeilvereniging, welke reeds sinds 1971 erkend werd door het Koninklijk Belgisch Yachting Verbond.

Ingevolge het cultureeldecreet van 2/3/1977 splitste het Koninklijk Belgisch Yachting Verbond in een Vlaamse en een Waalse federatie.

Voor het Vlaamse land zijn dat:

L.B.W.B. (Landelijke Bond van Watersportverenigingen) waarvan het Zeilcentrum ook deel uitmaakt.

V.V.W. (Verbond van Vlaamse Watersportverenigingen.) Voor het Waalse land:

L.R.Y.B. (Ligue Régional du Yachting Belge)

Door zijn aansluiting, is het ZCZM automatisch ook lid van de I.S.S.A. (International Sailing Schools Association), een organisatie die de eenvormigheid van de zeilopleiding nastreeft.

De zeilopleiding in het ZCZM wordt gegeven door erkende zeilmonitoren en windsurfmonitoren, waarbij een internationaal zeilbrevet kan behaald worden.

De gebruikte opleidingsboot is zoals in vele zeilscholen de «CARAVELLE» een vaartuig van 4,60 m lang op 1,80m breed, het gewicht is 200 kg (caravelle hout) de mast is 7 m lang, en het bezit een zeiloppervlak van 12 M2. De boot is normaal voorzien voor 4 personen, doch men kan er gemakkelijk met 6 personen mee uitvaren.

Eens in het bezit van een zeil-of windsurfbrevet, kan men lid worden van het Zeilcentrum, mits een kleine bijdrage te storten van 800 fr. voor bijkomende verzekering en administratieve kosten.

Het Zeilcentrum stelt vanaf 1 april tot 1 september zijn boten en surfplanken gratis ter beschikking van zijn leden, d.w.z.:

1. 3 caravelles - 1 420 - 2 surfplanken te Zeebrugge Oude basis.
2. 2 420 te Oostende Spuikom.
3. 1 caravelle en 1 420 te Brussel Vilvoorde.

Voor meer inlichtingen kan men zich steeds wenden tot het Zeilcentrum Zeemacht, Oude Zeemachtbasis te Zeebrugge of telefoneren naar het nr. 3103 te Zeebrugge.

JOHN DEGROOTE

## CERCLE D'ESCRIME

ZS a autorisé le 07 décembre 1984 la création d'un cercle d'escrime au sein de la Force Navale.

Ce cercle est ouvert à tous les militaires en service actif à la Force Navale tant féminin que masculin, et aux militaires ayant servi dans la même force ainsi qu'aux membres des familles (1<sup>er</sup> degré). L'âge minimum de recrutement est cependant fixé à 10 ans en ce qui concerne les enfants.

Les séances d'entraînement, au nombre de trois par semaine, auront lieu à la salle de gymnastique du Quartier Bootsman Jonsen à Oostende le:

- lundi de 13,30 à 16,30 hrs.
- mercredi de 18,00 à 21,00 hrs.
- vendredi de 13,30 à 16,00 hrs.

Dans la mesure du possible, le matériel et l'équipement de la Base Navale d'Oostende seront mis à la disposition des débutants.

Le droit d'affiliation est déterminé chaque année par le Comité de Gestion et est fixé pour l'exercice '85 à 750 BF. Cette somme comprend le paiement d'une licence auprès de la Fédération Royal Belge des Cercles d'Escrime couvrant les risques d'accident.

Nous espérons, en vous accordant ces conditions exceptionnelles, vous voir très nombreux rejoindre le noyau existant d'escrimeurs.

Pour tous renseignements complémentaires, veuillez prendre contact avec:

1MP BOUZIN

Section Sport/NAVCOMZEB Tf.: 3239

ou: 058/23 70 27 après 18,00 hrs.

2MR DE KEZEL

OBH-Labo./COMLOGNAV Tf.: 582

## SCHERMKRING

ZS heeft de toelating gegeven op 07 december 1984 voor de oprichting van een schermkring in de schoot van de Zeemacht.

De kring staat open voor alle militairen van de Zeemacht (mannelijke en vrouwelijke) in actieve dienst en voor de militairen die gediend hebben in dezelfde macht, evenals hun familieleden (1ste graad). De minimum leeftijd voor de kinderen is beperkt tot 10 jaar.

De trainingsstunden zullen drie maal per week doorgaan in de sportzaal van de Marinekazerne Bootsman Jonsen te Oostende, nl.

- Maandag van 13.30 u. tot 16.30 u.
- Woensdag van 18.00 u. tot 21.00 u.
- Vrijdag van 13.30 u. tot 16.00 u.

In de mate van het mogelijke zal het uitrustingsmateriaal van de Marinebasis ter beschikking van de beginnelingen gesteld worden.

Het toetredingsrecht wordt per jaar bepaald door het Bestuur. Het lidgeld voor 1985 werd vastgelegd op 750 BF. Deze som bevat een licentie van de Koninklijke Belgische Federatie van Schermkringen, verzekering inbegrepen.

Wij hopen, bij het medelen van deze uitzonderlijke voorwaarden op een talrijke opkomst, om de reeds aanwezige kern van schermers te vervoegen.

Alle verdere inlichtingen zijn te bekomen bij:

1 MP BOUZIN

Section Sport/NAVCOMZEB Tf.: 3239

ou: 058/23 70 27 après 18,00 hrs.

2MR DE KEZEL

OBH-Labo./COMLOGNAV Tf.: 582



# INFO RESERVE

## UN WEEK-END «A LA CARTE» ORGANISE PAR L'AORFN ...

Ostende. En mars l'an dernier.

«See you again next year, same place, same time!» s'étaient promis ces réservistes en portant un dernier toast au bar des officiers de Bootsman Jonsen.

Et fidèles à leur promesse, ils furent une centaine à se retrouver à nouveau réunis à Ostende, les 30 et 31 mars 1985, pour participer à la 4e. édition de la compétition internationale de TIR - ORFN, organisée par l'AORFN, en collaboration avec la ZMFN.

Précédemment déjà, la présence de nombreux officiers de réserve - et de sous-officiers - tant belges qu'étrangers, avait prouvé l'intérêt qu'ils portaient à une telle manifestation. Cette année-ci, on comptait en plus un CPF (R) allemand, qui avait fait le déplacement depuis Hambourg, ainsi que des officiers français de l'«Antenne des Réservistes de Dunkerque». Quant aux Anglais (R.N.R.), plus nombreux qu'en 1984, il en était même venu du nord de l'Ecosse!

C'est dire combien cette compétition a acquis ses lettres de noblesse au fil des ans. Et ce ne sont pas les organisateurs de la première heure comme le CPC (R) Y. Quintelier et le VTZ(R) P. Poelman qui s'en plaindront.

Certes une telle réussite ne s'improvise pas. Elle requiert d'une part un appui logistique important. Et une fois de plus l'indispensable participation de la ZMFN, garante du succès de l'entreprise, fut acquise et appréciée à sa juste valeur.

D'autre part, elle nécessite une organisation de professionnels dont la longue énumération des départements et personnes concernées, ressemble curieusement au générique d'un film à grand spectacle. Qu'on en juge plutôt.

— Administration	1LZ(R)	Falise
— Public Relations	CPF(R)	Delgoffe
	CPC(R)	Demoulin
— Bureau de Calcul	1LZ(R)	Vandenbergh
	2VZ(R)	Verhaert
— Comptabilité	1LZ(R)	Van Belle
	1LV(R)	Marlier
— Computer & Program	2EV(R)	De Raedemaeker
— Conseiller	1LZ(Ret)	Serrien
— Organisation/Coordination.	KVK(R)	Quintelier
	VTZ(R)	Poelman
— Directeur de Tir	LTZ	Cecat (Resp. NAVCOMOST)
— Schootsofficieren	1OM	Boogs
	1MP	Lawarie
	1MC	Matz

Sans oublier tous les stewards, cuisiniers, barmen, responsables de logis et autres volontaires qui ont oeuvré dans l'ombre.

Certes, parmi les compétiteurs présents, il y eut quelques «Professionals Contest Shooters», qui suggérèrent de ne consacrer qu'une seule journée pour les différentes épreuves.

Mais de l'avis général, il ressort qu'il n'est pas trop de réserver tout un week-end pour tirer au FAL (100 m., 15 cartouches); au FALO (100 m., 15 cartouches); au G.P. (25 m., 15 cartouches en précision et tir rapide de 10 cartouches en 45 secondes) et au PM UZI (25 m. coup par coup et en rafale). Pour le lancement de 11 grenades (couché et debout, cibles à 15, 20 et 25 m.), et pour les supersportifs, le COOPER - TEST, ce jogging de 12 minutes autour du terrain de sport jouxtant le mess-officier. Signalons ici que la plus grande distance parcourue en 12' fut de 3.060 mètres!



La rigueur des Pro...



La détente des autres...

### Avec la participation de :

Staf ZMFN	Amiral Schlim
NAVCOMOST	ZS/Res FKP Goethals.
	CPF Matthieu Comd.
	1LZ Beulen 2e Comd.
Mess Off.	FKP Steen
	1MC Slembrouck
EGUERMIN	KVK Claus (Directeur).

A côté de ces activités 'physiques', les participants eurent encore le loisir d'assister à EGUERMIN, à la projection de films récents, de l'OTAN, de visiter, en ville, le Musée J. Ensor et le Navire-école MERCATOR. Sans négliger en soirée (facultatif!), le très couru «Ostend by night»! Chacun pouvait ainsi organiser son week-end «à la carte».

Dimanche en fin d'après-midi eut lieu la traditionnelle remise des trophées. C'est devant une assemblée passionnée, réunie dans le très «cosy» salon des officiers, que le sympathique Président de l'AORFN, le CPC(R) G. Demou-





... et la participation de la ZMFN...

lin, proclama les résultats.

De par la qualité des prestations des participants, la lutte fut acharnée. Mais l'honneur de la ZMFN fut sauvé grâce à l'excellent parcours du 2VZ(R) Dirk Deklerk, qui se classa premier au Classement Individuel Général All Weapon. Le 1er prix Individuel FAL fut attribué à 1LT(R) Scholts Inf./NL.

Le 1er prix FALO au SLT(R) Rigaux, SM, CORC/Belg.  
Le 1er prix G.P. au CPT Khmielnitzky, FAe, COROc II/Belg.  
Le 1er Prix Grenade, au 1LT Reuver Inf./NL.

Au classement par équipes:

1. CORC III avec 2.713 points.
2. NL I avec 2.505 points.
3. CORC II avec 2.447 points.
4. ZMFN II avec 2.429 points.
5. CORB avec 2.343 points.

Au classement Individuel Général All Weapon de la ZMFN, les TOP 10 sont:

- |                      |             |
|----------------------|-------------|
| 1. Deklerk D. avec   | 719 points. |
| 2. Schamp            | 636         |
| 3. Everard de Harzir | 599         |
| 4. Philipsen         | 594         |
| 5. Foucart           | 593         |
| 6. Appeltans         | 593         |
| 7. Graizzaro         | 592         |
| 8. Van Gestel        | 545         |
| 9. Philips           | 538         |
| 10. Pintelon         | 526         |



... furent les garants d'un fructueux week-end!

Notons au passage que cette année les points ont été comptabilisés sur ordinateur au fur et à mesure de leur réception du Bureau de Calcul.

Chaque lauréat fut chaleureusement applaudi et félicité par les membres du jury, parmi lesquels on notait e.a. le COMOPSNAV, CPV Marin, qui avait rehaussé de sa présence cette agréable fin de journée.

A l'issue de ce week-end, on pouvait conclure sans se tromper, que tous auront apprécié ces deux journées fructueuses passées à Ostende. les uns eurent l'occasion de se mesurer sur le «pas de tir», d'autres d'essayer de nouveaux types d'armes. Certains étaient ravis d'avoir pu visiter la ville et ses musées, d'autres encore, de s'être retrem্পés dans cette atmosphère si spécifique de la ZMFN, ou d'avoir établi de fructueux contacts avec des collègues étrangers. Ou encore comme le soulignait le Président Général de l'URNOR, le Lt. Colonel(R) J. Vanderlinden, appris à mieux se connaître et renforcer ainsi des liens d'amitié à tous les niveaux afin d'être plus solidaires pour la défense de nos libertés.

Il est désormais acquis que l'organisation de telles manifestations crée une émulation au sein des officiers de réserve, et que leur participation volontaire est dictée par le souci de se tenir au courant de l'évolution des choses; souci toujours dicté par un esprit ouvert, curieux et motivé. La ZMFN est à présent convaincue de la volonté de servir de ses officiers de réserve. Gageons qu'elle puisse longtemps encore, les encourager dans cette voie ...

(s) Saint Bernard du Spuikom



## Neem « NU » Uw abonnement

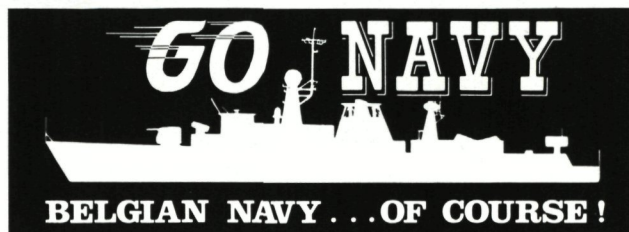
door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van het tijdschrift of nog beter... een **ere-abonnement** aan 750,- fr.



EN... NIEUW!

ET... NOUVEAU!



**ZELFKLEVER**

**AUTO-COLLANT**

25 F  
Portkosten 9 F

25 F  
Frais de port 9 F

**Z.M. BRIEFHOUDER**

**PORTE-FEUILLE F.N.**



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.  
Prijs: 120,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 25,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.  
Prix: 120,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 25,- Fr.

Avez-vous déjà la  
« Cravate force navale » ?

Pour seulement **320,- fr.** + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een  
« Zeemachtdas » ?

Voor slechts **320,- fr.** + 25,- fr. verzendingskosten

**Enkel** door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus  
Le paiement s'é fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus



---

## PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten !!!



## D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.



# boutique neptunus

# neptunus winkeltje

**VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES**  
**Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus**

## HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, exclusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij neptunus voor slechts 350 fr. + 25 fr. portkosten.



## FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 350 F + frais d'expédition 25 F.



**VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES**  
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

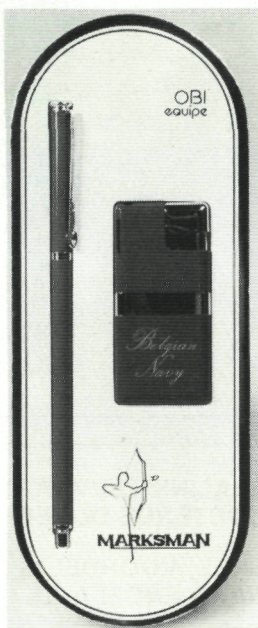
## BRIQUET BELGIAN NAVY

**Nieuw - Nouveau**

Aansteker & Stylo  
Briquet & Stylo

**650,- Fr.**

+ 25,- fr. verzendingskosten  
+ 25,- fr. frais d'expédition



**AANSTEKER**

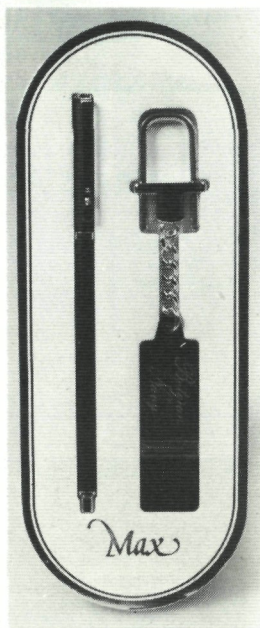
## PORTE-CLEFS BELGIAN NAVY

**Nieuw - Nouveau**

Sleutelhanger & Stylo  
Porte-Clefs & Stylo

**350,- Fr.**

+ 25,- fr. verzendingskosten  
+ 25,- fr. frais d'expédition



**SLEUTELHANGER**

**Enkel** door overschrijving / storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus

Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

## AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.  
Format réel 8 x 9 cm.  
Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 9 F frais de port.



## ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.



# Nieuw - Nouveau



Nieuw - Nouveau

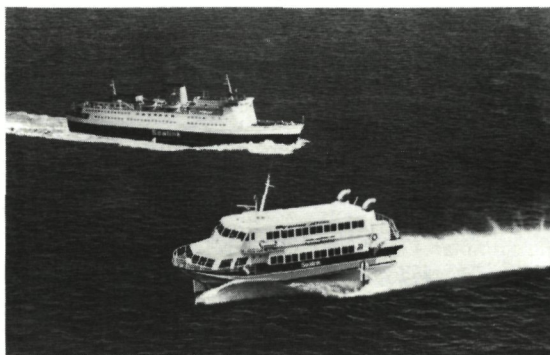
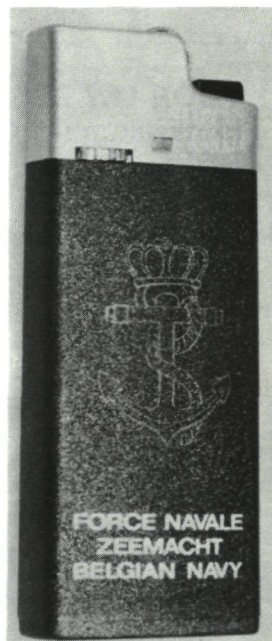
Aansteker

Bricquet

60,- Fr.

+ 25,- fr. verzendingskosten

+ 25,- fr. frais d'expédition



## SEALINK ZEEVAARTLIJN OOSTENDE-DOVER

### SNEL, VOORDELIG EN KOMFORTABEL NAAR ENGELAND

**SCHEPEN** (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Talrijke afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover.
- De treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontschepingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

**JETFOILS** (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van «perron» dient veranderd te worden) vanuit Oostende in  $\pm$  3.30 u. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in  $\pm$  5 u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 6 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

#### GUNSTIGE TARIEVEN

- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
  - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
  - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
  - belangrijke vermindering voor groepen.
- Voor reizigers met voertuig:
  - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
  - belangrijke vermindering voor groepen.

#### INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

- erkende reisagentschappen en automobielclubs (met wagen)
- spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport

Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. (02) 230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. (059) 70 76 01)



# De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine koekjes. Knapperig of zacht. Droog, met vulling. Met chocolade of vanille. Kleine stukjes paradijs, met liefde en vakkennis bereid.



**De Beukelaer**





# Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van het tijdschrift of nog beter... een **ere-abonnement** aan 750,- fr.



**Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:** J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:** E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.**

32e jaargang - neptunus 1985-'86 - 32e année

1

nr 209

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk

libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1985 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent